

CAPE EPIC 2025: LA CARRERA MÁS DURA DEL MUNDO

BIKE

EL ELECTRIC

Specialized
TURBO LEVO
S-WORKS GEN4

Nuevo motor 3.1 | 720 V / 1.120 Wh
Hasta 111 Nm | Amortiguador Genie

Revolution



FOX
2026

NUEVAS 34/36
VERSIONES SL

Entrevista
★ DANI ★
CASTELLANOS

SRAM
EAGLE
70+90

CONCEPTO
T-TYPE > ahora con cable

MECÁNICA: PASTILLAS SRAM

mountainbike.es



Núm. 391
Ed. 04-2025
4,95€



WWW. **226ERS**.com

"NADA ES COMPARABLE A LA SENSACIÓN DE LIBERTAD CUANDO MONTAMOS EN BICI, ESA ES SU MAGIA"

SIGAMOS MONTANDO

Mientras las empresas de la industria de la bici, grandes, medianas o pequeñas, siguen en el laberinto de los precios, las rebajas, la regularización de stocks y los miedos (sí, los miedos) a los nuevos players, nosotros tenemos una solución a esta situación. Montemos en bici, sigamos montando, y dejemos que el tiempo, que ha demostrado ser la única arma eficaz, ponga cada cosa en su sitio. Ya ha quedado demostrado que los tiempos teóricos para la recuperación se han quedado en eso, en teorías que la tozuda realidad se ha encargado de desmontar con el paso de los meses.

Llega la primavera, la época dorada de la bici en cualquiera de sus disciplinas, y tras un mes de marzo que ha guillotinado las esperanzas de las tiendas por las constantes lluvias, tan necesarias, que han barrido la península, estamos ante una de las primaveras más esperadas.

La llegada de novedades y nuevas opciones no para, y los amantes de las innovaciones y lanzamientos están de enhorabuena. Con un cierto retraso respecto a la fecha prevista inicial, SRAM pone cables de nuevo a las transmisiones, redondeando una gama que es hoy, en 2025, la más completa de su historia y que es un derechazo tremendo a su eterno rival, los japoneses de Shimano. Habrá que ver cómo estas dos grandes empresas escriben el futuro de las transmisiones mientras el ruido de posibles alternativas en estos componentes no deja de crecer. Mientras ellos discurren para ofrecernos más tecnología, nosotros, sigamos montando...



Julio Vicioso
Director BIKE
jvicioso@slib.es



BUSCA, COMPARA...
Y elige habiendo probado de primera mano cuál será tu próxima eMTB. Los Molinos (Madrid) acoge Test The Best los próximos 24 y 25 de mayo una nueva edición. Las reservas desde el 9 de abril en: www.testthebest.es



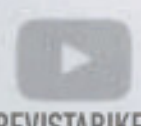
CARPETANIA
El próximo 31 de mayo con salida y llegada en Pradera del Rincón llega la segunda edición de la Carpetania Gravel. Dos distancias de 70 y 102 km, en la desconocida para muchos Sierra Norte de la Comunidad de Madrid. Más info e inscripciones: sierranortebikechallenge.com



BIKErevista



@BIKErevista



REVISTABIKE



@revista_BIKE



BIKE



Foto: Specialized

¿QUÉ QUIERES VER EN BIKE?

¿Qué artículos te gustaría ver en los próximos números? Escríbenos con tus sugerencias: bike@mountainbike.es

¿QUIERES MÁS BIKE?

Suscripciones: 91 060 44 83. suscripciones@slib.es
Contacto BIKE: bike@mountainbike.es

#CONNECTING
#BIKEPEOPLE

#LEEREVISTAS
#MEGUSTABIKE

22

SIEMPRE NOTICIA

Llega una nueva Specialized Turbo Levo, y la hemos probado.

32

TAMBIÉN CON CABLE

SRAM presenta sus primeros grupos T-Type mecánicos.

42

SRAM MOTIVE

La marca americana sigue la senda de los Maven con este modelo polivalente.

54

A TODO LUJO

Probamos la Berria Stratos en su máximo esplendor a nivel de montaje.

66

FOCUS LO SABE HACER

La marca alemana presenta el versátil modelo Thron².

70

¿LLEGÓ EL MOMENTO?

Cambiamos como es debido las pastillas a los SRAM Maven.

78

NINO ES LO MÁS

¿Pero quien lo quiere retirar si sigue ganando Cape Epics?

92

HABLAMOS CON DANI

Queríamos hacerle unas preguntas al joven talento español del DH.

ADEMÁS:

DIARIO MENSUAL: 06

BICI DEL AÑO: 18

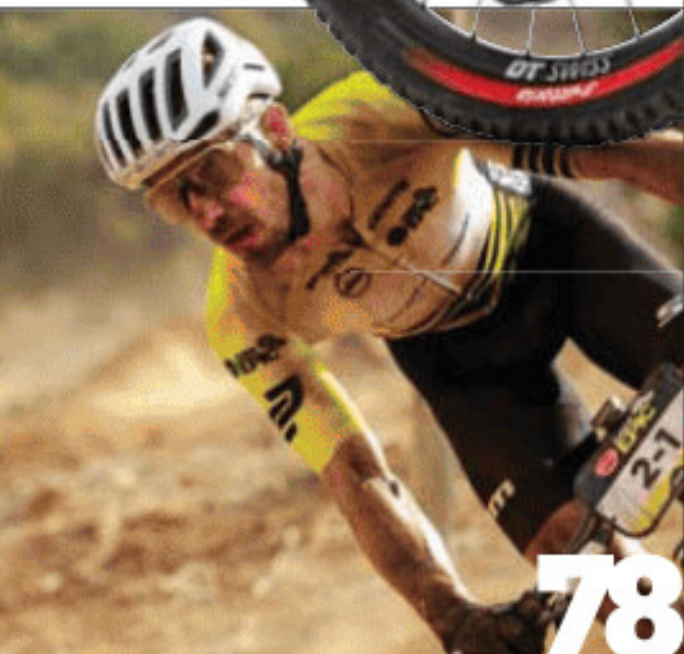
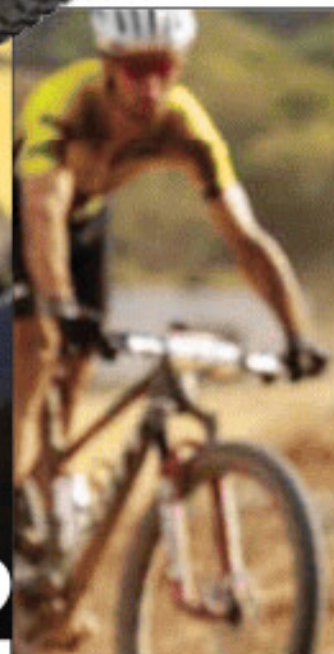
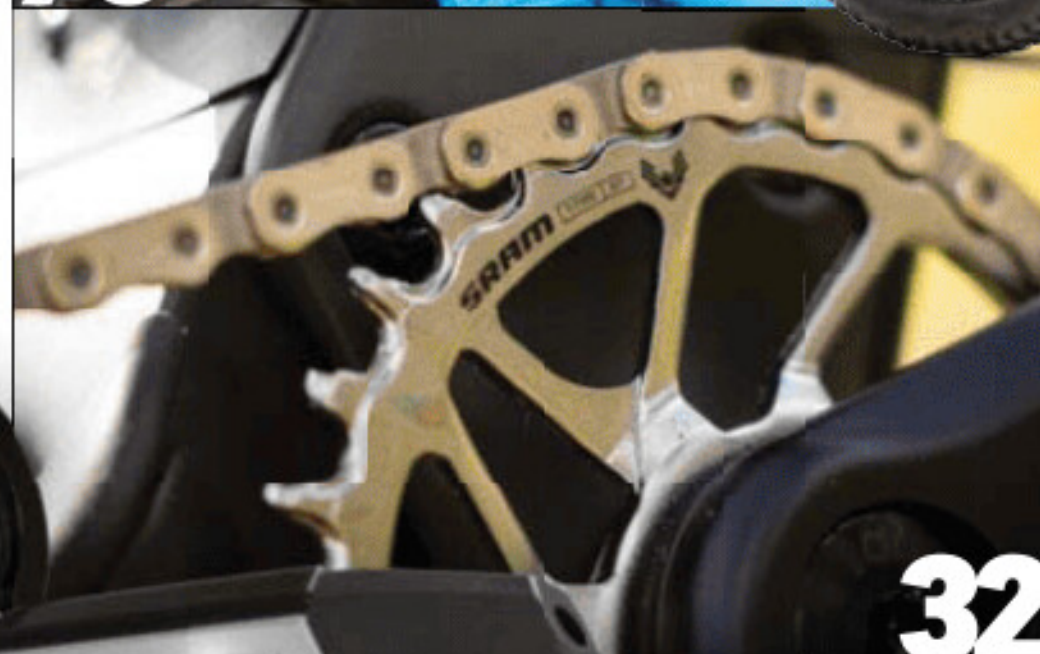
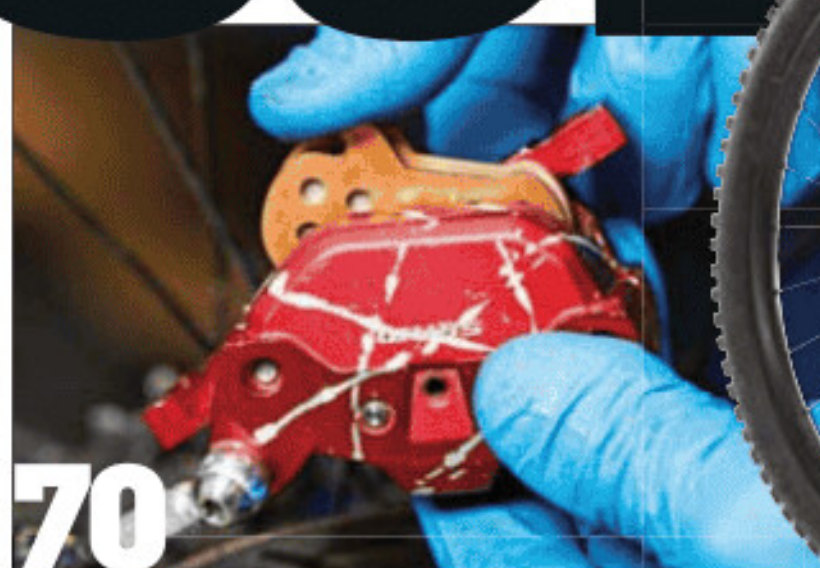
ROCKSHOX REVERB AXS: 38

TEST THE BEST: 46

TREK POWERFLY: 48

CONSULTORIO: 76

391



BIKE TAMBIÉN EN VERSIÓN DIGITAL



Carga este código QR y accede a BIKE en digital.



Available on the App Store

Get it on Google play

NUEVO

PRO SIRIN

MÁS CÓMODA, MÁS RÁPIDA.
SIMPLEMENTE IMPARABLE.



FORMA ERGONÓMICA
CON PERFIL TRASERO ELEVADO
DOBLE DENSIDAD ESPUMA EVA



PUNTA
MÁS DELGADA



CORTE CENTRAL
DE 32 MM SIN PUENTE

165 G

Un sillín diseñado para ciclistas apasionadas
por la velocidad y el rendimiento. Mejora tu posición y eficiencia
tanto en montaña como en asfalto, para que nada te detenga.

Escanea



y descúbrelo



¿QUIERES MÁS INFORMACIÓN SOBRE CADA NOTICIA?

Carga este QR en tu terminal o entra en mountainbike.es



SUPERLATIVA

MMR RAKISH SL

La nueva MMR Rakish SL es la hermana traviesa de la Rakish. Las siglas SL no sólo hacen referencia a Super Ligera, también bien podrían hacerlo a Superlativa, por su superioridad en algunos aspectos, con una horquilla que crece en recorrido hasta 110mm, tija telescópica o el conjunto de manillar y potencia de carbono FSA NS SIC. Está ensamblada con el mismo cuadro de las

Rakish, pero con un laminado de fibra de carbono de alto módulo que logra un ahorro de peso que lo coloca en la codiciada familia de los Sub-Kilo. La rigidez del cuadro también ha aumentado en un 11%, logrando unas reacciones más explosivas. En el montaje destaca la transmisión SRAM GX AXS, RockShox SID SL y ruedas DT Swiss 1501. Su precio es de 5.499 €.

[+INFO] mmrbikes.com



Stories

> El pasado jueves 6 de marzo, la ciudad de Cartagena celebró la inauguración de la nueva Giant Store, un espacio exclusivo para los amantes del ciclismo. La tienda, ubicada en el Polígono Cabezo Beaza, cuenta con 400 m² dedicados a la gama completa de uno de los fabricantes de bicicletas más destacados a nivel mundial.

> Canyon da un paso más en su expansión en los Estados Unidos, e internacionalmente, con la incorporación a su equipo de uno de los pesos pesados del sector de las

suspensiones de bicicleta de montaña, José González, que acumula una reputada trayectoria de más de 40 años desarrollando tecnologías para marcas como Manitou (TPC) o Trek (ABP, RE:aktiv, ThruShaft...)

> Shimano anuncia la ampliación hasta 2032 de su acuerdo con Alpecin-Deceuninck y Fenix-Deceuninck, una asociación que ya dura una década y media -comenzó en 2009- y que ahora se prorroga por ocho años más. La extensión del compromiso con los equipos masculino y femenino de la estructura belga incluye

acuerdos individuales con sus grandes estrellas, Mathieu van der Poel y Puck Pieterse.

> El equipo Thömus Maxon lanza por primera vez un programa internacional de ciclismo en carretera, con varias participaciones en la UCI Europe Tour. Este proyecto tiene como objetivo preparar a los ciclistas para las exigencias de las carreras de MTB, cada vez más rápidas y tácticas. Así se podrá ver competir en carretera a corredores como Mathias Flückiger, Lars Forster o Vital Albin.

> La distribuidora Vic Sports cuenta con un reciente acuerdo la startup Onalabs para la distribución de OnaSport, un revolucionario dispositivo que permite monitorizar diversos parámetros biológicos mediante el análisis del sudor, ofreciendo información en tiempo real sin necesidad de procedimientos invasivos.

> Bicimax anuncia la incorporación de Unior a su catálogo de distribución en el mercado ibérico. Con más de 100 años de experiencia en la fabricación de herramientas de precisión, Unior es una marca reconocida



LA SENDA DEL ÉXITO

SNBC 2025

Tras el éxito del Campeonato de España de Ultramaratón MTB en 2024, la Sierra Norte Bike Challenge (SNBC) regresa con su 10ª edición, que se celebrará el 27 de septiembre de 2025 en Rascafría, Madrid. La carrera, considerada una de las más exigentes del calendario nacional, ya tiene abiertas las inscripciones, con un límite de 400 participantes. El programa incluye Ultramaratón, Relevos, Gravel y Family.

www.sierranortebikechallenge.com

¡¡EN RUTA!!

PERUZZO ATLANTIS. Peruzzo, la marca italiana de accesorios para el ciclista, destaca por su gama de portabicis, en el que queremos destacar el modelo Atlantis, que está diseñado para llevar dos bicis, pero mediante un kit especial podemos transformarlo para poder albergar tres. Es un portabicis de bola con una capacidad de carga de hasta 60 Kg, totalmente compatible con ebikes, podemos llevar hasta dos, y con todo tipo de ruedas, incluidas fatbikes. Fabricado en aluminio, pesa sólo 18 Kg, cuenta con sistema de liberación rápida y es plegable para guardarlo. Las bicis se aseguran a doble nivel, ruedas y cuadro, con protectores antiarañazos y con sistema antirrobo. Su precio es de **475 €** y el kit de ampliación para tres bicis cuesta **105 €**. [+INFO] www.peruzzosrl.com



» CUIDA & PROTEGE NOVEDADES MOTOREX

Cuando buscamos una marca de calidad para asistarnos en el cuidado y mantenimiento de la bici, la suiza Motorex es una de las de mayor confianza desde hace ya muchos años. Su gama de productos sigue creciendo, con estas tres nuevas incorporaciones: un sellante de cera para superficies mates, para aumentar la protección y mejorar la estética de los componentes, un lubricante de cera para cadenas hecho con productos renovables y una grasa para suspensiones, para el montaje de anillos de sellado de horquillas de suspensión y amortiguadores en bicicletas. [+INFO] motorex.com/es-es

TU ESFUERZO TIENE RECOMPENSA

NUEVA VERSIÓN TOTEEMI

Toteemi, la app que ha revolucionado la forma en que ciclistas y runners registran y disfrutan de su actividad física, acaba de lanzar una nueva versión que transformará la experiencia de entrenamiento. Con un sistema de recompensas totalmente renovado, bajo el lema "Tu esfuerzo tiene recompensa" y una tienda en la que los usuarios podrán canjear sus puntos por productos de marcas destacadas, Toteemi quiere hacer que "cada esfuerzo cuente". También hay que destacar su última incorporación como embajador de la marca no es otro que el ex piloto de Moto GP y fichaje del Lidl Trek para 2025, Aleix Espargaró. [+INFO] www.toteemi.com



mundialmente por su innovación y calidad, especialmente en el sector del ciclismo.

> Llega la actualización Sigma Ride 2.1. Con ella, la aplicación Sigma Ride recibe nuevas e interesantes características. Desde rutas multipunto hasta funciones de filtro mejoradas y una vista de vueltas optimizada.

> La organización del nuevo festival ANDBike ha anunciado que finalmente tendrá lugar los días 14 y 15 de junio. El cambio ha sido necesario debido a la imposibilidad de llevar a cabo el evento en el calendario origi-

nal por motivos técnicos. Este ajuste permitirá, además, que el festival coincida con la inauguración del Bike Park de Pal Arinsal.

> Plan Bikepacking en Semana Santa con @ciclismoparatodas en Los Pedroches, Córdoba. Del 16 al 21 de abril, se trata de un recorrido de 344 kilómetros y 3.380 metros de desnivel positivo acumulado, distribuido en 4 etapas, atravesando los 17 pueblos de Los Pedroches. Infórmate en www.ciclismoparatodas.com.

> Fazua anuncia novedades para su sistema Fazua Ride 60 a partir de

junio de 2025. Estarán disponibles dos nuevas opciones de batería, así como un nuevo control de modos diseñado para mejorar la experiencia de conducción.

> Ofertas de trabajo en Shimano. Se trata de un puesto de representante comercial para Baleares y otro para el Servicio de Atención al cliente. Contacto: taniya.nayyar@shimano-eu.com

> Fin a los podios de cinco en la Copa del Mundo. Esta costumbre tan asociada al MTB que nació espontáneamente hace tres décadas en

Australia para dar cabida a un joven Cadel Evans delante de su afición dejará de suceder, por decisión de WBD Sports y la UCI, y para acomodarse al resto de deportes del pedal y los JJOO. Una pena, ¿no?

> Terminamos con una mala noticia. Días después del final de la Cape Epic la organización confirmó el fallecimiento de uno de sus participantes, tras permanecer varios días hospitalizado después de ser evacuado en la tercera etapa. Esta es la tercera muerte sucedida a lo largo de la amplia historia de la prueba.



100% RACING

PROLOGO EN LA COPA DEL MUNDO

Ya ha llegado la Copa del Mundo con la primera doble cita brasileña en Araxá. La emoción de comprobar cómo llegan los grandes favoritos a la primera gran cita XCO del año se junta a la expectación por comprobar cómo un gran año de fichajes se transforma en energías renovadas para los corredores y corredoras. En este gran circo del MTB hay una marca muy protagonista: Prologo. La marca italiana está muy ligada a las carreras, un excelente campo de pruebas en el que los mejores del mundo buscan perfeccionar sus sillines, guantes o puños. Estamos hablando de equipos del calibre de Cannondale Factory Racing, BH Coloma, BMC, Lapierre Racing Unity, Wilier Vittoria, Origine Racing Division o DMT Racing Team, entre otros. Sin duda hablamos de que muchos de los sillines que van a disputarse los triunfos en las carreras del más alto nivel van a ser Prologo.

SILLÍN SCRATCH NDR

Este gran apoyo a la competición se traduce en productos como el sillín **Scratch NDR**, la evolución MTB del afamado **Scratch M5**. Es un nuevo sillín con las carreras en su ADN, diseñada específicamente para competir y ganar en las carreras XCO y XCM al más alto nivel, un modelo muy ligero disponible en versión raíl carbono (159 g) o Tirox (209 g). Ambos, tienen además ahora un precio muy competitivo de, respectivamente, **139 y 149 €**.

GUANTES Y PUÑOS

Y si el sillín es un punto de contacto esencial para el rendimiento, la relación puños/guantes no lo es menos, ya que es capaz de protegernos y al mismo tiempo transmitirnos las sensaciones del terreno para una conducción segura y al mismo tiempo a máxima velocidad y control. En este aspecto **Prologo** también destaca, con modelos racing como los guantes **Energrip**, disponibles con dedos cortos o largos, que cuentan con un polímero 3D para una amortiguación efectiva sin restar tacto, y cuidan especialmente la termorregulación, con una gran zona de enfriamiento de aire y canales refrescantes en su interior para garantizar un flujo de aire continuo con el fin de eliminar el calor y el sudor, manteniendo la palma fresca. En su versión de dedos largos su precio es de **79 €**.

Por fin, completan este destacado set racing los puños **Feather 2**, la evolución del puño ultraligero de **Prologo** para XC y XCM, realizados en EVA totalmente reciclado, que ofrece un tacto y control excelentes con sólo 16 g de peso. Además, hay dos grosores disponibles, 29 y 32 mm, para adaptarse a diferentes tamaños de la mano. Su precio es de **25 €**.

[+INFO] prologo.it





COSA DE NIÑOS PUSHBIKE GIANT PRE RCARBON

Nunca ha habido una push bike como esta. Fabricada casi en su totalidad con material de carbono reciclado, la Giant Pre rCarbon tiene un peso superligero de solo 2,5 kg que la hace rápida, divertida y fácil de empujar. El cuadro de carbono está combinado con ruedas de carbono de 12 pulgadas con diseño de 3 radios y bujes de baja resistencia, junto con neumáticos de 1,75", para que deslizarse sea "cosa de niños". **[+INFO]** www.giant-bicycles.com



QUE NO TE LIMITE EQUIPO AURAL EN LA TITAN DESERT

Aural Centros Auditivos, una de las compañías líderes en audiolología en España, ha presentado su equipo de 22 atletas que participará en la Škoda Titan Desert 2025, una de las carreras de ciclismo más exigentes del mundo. Bajo el lema "Que la pérdida auditiva no te limite", esta iniciativa busca romper el estigma asociado a la pérdida de audición y concienciar sobre la importancia de un diagnóstico temprano y el uso de audífonos para mejorar la calidad de vida. **[+INFO]** www.aural.es

GUÍA ESD

Entrenamiento del Sistema Digestivo

(*) Carga este QR en tu móvil y accede a la Guía ESD.

ENTRENA TU SISTEMA DIGESTIVO GUÍA ESD

Crown Sport Nutrition presenta su nueva Guía de Entrenamiento del Sistema Digestivo (ESD), un recurso esencial para ciclistas, triatletas y corredores de larga distancia de carretera y montaña que buscan mejorar su rendimiento y minimizar molestias digestivas durante la competición. Desarrollada junto al nutricionista Rubén Cuenca Arce, esta guía gratuita ofrece estrategias basadas en la ciencia para entrenar el sistema digestivo y tolerar hasta 120 g/h de carbohidratos, clave para mantener la energía sin molestias gástricas.



LO TIENE TODO BRYTON RIDER S810

Bryton ya tiene a la venta su nuevo ciclocomputador GPS, el Rider S810. Este dispositivo destaca por su pantalla táctil a color de 3,5 pulgadas, autonomía de hasta 50 horas y conectividad avanzada con Strava Live Segment, radares y bicicletas eléctricas, además de las nuevas prestaciones que hemos visto en otros modelos recientes, como Climb Challenge 2.0. Su precio es de 299,99 €, con una versión que incluye sensores adicionales de velocidad, pulso y cadencia por **379,95 €**.

[+INFO] global.brytonsport.com



VA SOBRE RUEDAS

NOVEDADES SPECIALIZED Y ROVAL

Specialized y su marca asociada Roval tienen grandes novedades este mes en el apartado ruedas. Comenzamos con los nuevos neumáticos para uso exigente, bueno más bien nuevos diseños para sus modelos **Butcher** y **Eliminator**. Orientados desde el Trail al DH pasando por el eMTB, el nuevo taqueado, desarrollado en colaboración con sus corredores de Copa del Mundo, es más separado. El **Butcher** es más agresivo, en compuesto Gripton T9 blando y de rebote lento. El **Eliminator** es más ligero y habrá versión de un solo compuesto T9 o combinado con T7. Tanto el **Butcher** como el **Eliminator** están disponibles en dos tipos de carcassas, una más polivalente y ligera llamada **Grid Trail**, con carcassa de 60TPI reforzada de lado a lado, y con flancos resistentes a los cortes, o una más robusta y pesada **Grid Gravity**, con doble capa de 60TPI, protección contra pinchazos y laterales reforzados para una mayor estabilidad. Los precios de los neumáticos son de 60€ para las versiones con carcassa **Grid Trail**, y 70€ para las de carcassa **Grid Gravity**.

Pasándonos al XC, también hay nuevos neumáticos, una nueva gama más ligera, simplificada a dos modelos: el polivalente **Specialized Fast Trak** se actualiza y el veloz **Renegade** evoluciona al nuevo **Air Trak**. Ambos comparten compuesto de goma de doble densidad T5/T7 y tacos laterales **Block-In-Block**, disponibles con dos carcassas (**Flex Lite** o **Grid Lite**), y en dos medidas (2,2" ó 2,35"), estando a la venta por 50 € con flancos negros y 55 € con laterales marrones. En cuanto a pesos, en sus versiones 2,35" partimos de los 613 gramos (**Air Trak**) y 639 g (**Fast Trak**).

Por fin, y seguimos hablando de peso, ese dato es espectacular en las nuevas ruedas **Roval Control World Cup**, con menos de 1Kg la pareja. Con llantas de carbono y 20 radios de carbono y titanio, cuentan con el aval de ser con las que ha competido el equipo **Specialized Factory Racing** durante 2024. Tienen ancho interno de 28,5 mm, y los vértices externos son distintos, con una diminuta nervadura perimetral sólo en un lado; un minúsculo reborde en el lado derecho de la rueda delantera y en el izquierdo de la trasera. El fondo de llanta Tubeless también se ha afinado, para quitar otros 9,6 gramos, mientras que los bujes **Roval LFM23** (Low Flange Mountain) cuentan con rodamientos cerámicos **DT Swiss SiNC** y núcleo **EXP**. Las flamantes **Roval Control World Cup** (2.950 €), están preparadas para acoplar neumáticos de 1,9" a 2,6", limitadas a una carga de 125 kg y 40 psi de presión máxima, cuentan con garantía de por vida y un programa de sustitución en caso de accidente.

[+INFO] www.specialized.com



Victor Koretzky
El equipo
Specialized
Factory Racing
ha utilizado las
nuevas ruedas
de Roval.

E-P3+



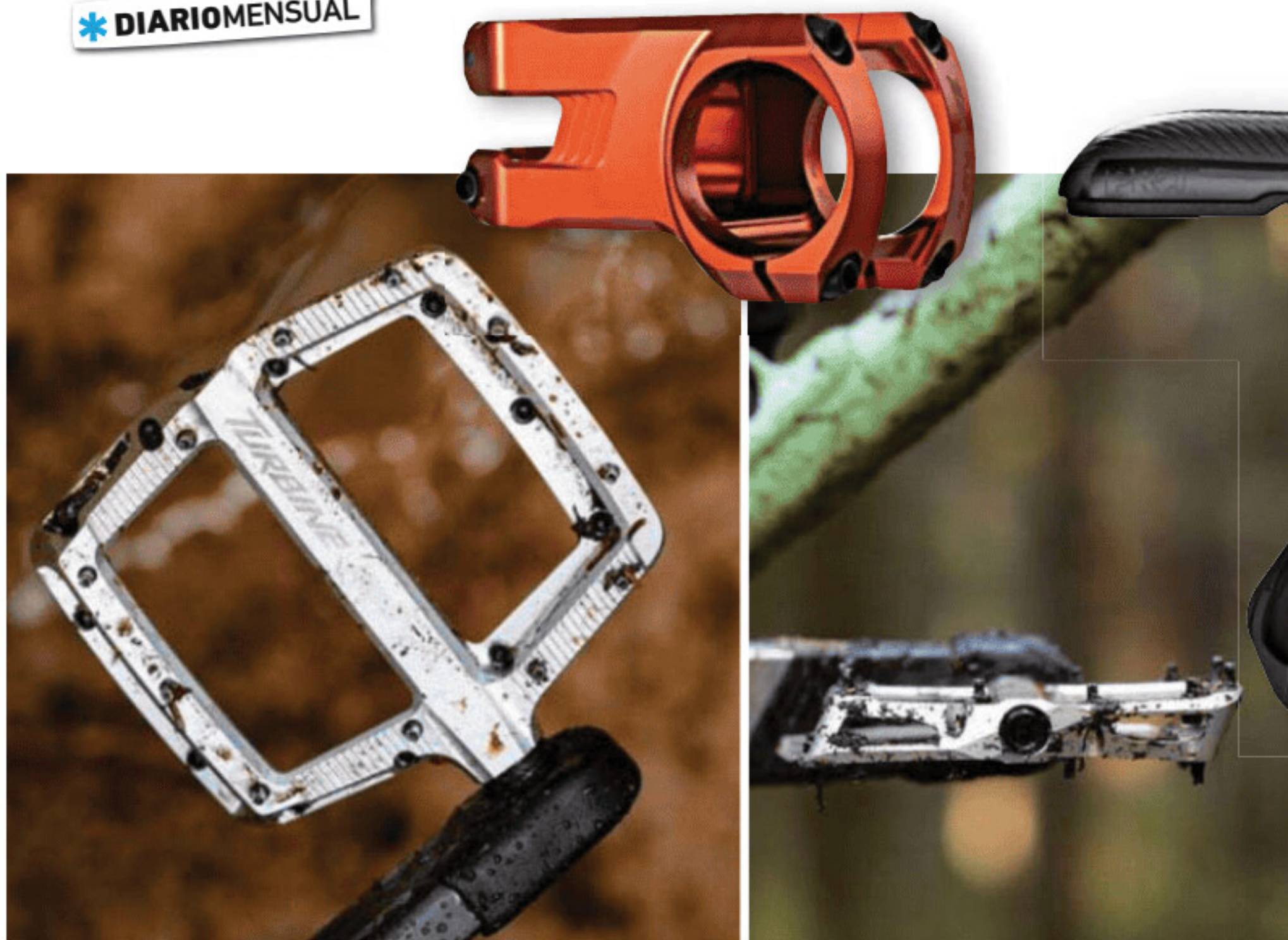
75 Nm

80 Nm

90 Nm



polini motori®
trasforma il meglio in 'massimo'



DOS NOVEDADES

PEDALES Y POTENCIA TURBINE

Race Face sigue aumentando su colección Turbine. En este caso hablamos de los pedales de plataforma Turbine, con plataforma cóncava (3 mm) y asimétrica, muy fiables y con un peso de 419 g el par, y la potencia para trail y XC Turbine SL, con la característica de que es reversible, un peso ligero de 112 g y tres medidas, 40, 50 y 60 mm. Exquisitos acabados y anodizados en varios colores en ambos casos y precios de **199 y 119 €** respectivamente los pedales y la potencia. **[+INFO] bicimax.com**



100% MUJER

SILLINES PRO SIRIN

PRO da un paso adelante en cuanto a la comodidad y el rendimiento en el ciclismo femenino con los nuevos sillines PRO Sirin. Para su desarrollo, el equipo de PRO utilizó datos de miles de ajustes biomecánicos de ciclistas y colaboró con un especialista en suelo pélvico, además de realizar pruebas con un grupo de ciclistas femeninas. Hay dos versiones: Team y Performance. Ambas cuentan con bases reforzadas con carbono, acolchado de EVA de doble densidad y una cubierta de PU duradera, cambian los raíles, de carbono o Inox. Además hay dos anchuras, 152 y 162 mm. **[+INFO] www.pro-bikegear.com**



**BIKE
SECRET**

VIENEN DE LAS CARRERAS

NUEVOS FRENOS TRP

Con la colaboración en su desarrollo de equipos como YT, Frameworks, Crestline o Commencal en DH y enduro, o Decathlon en las carreras XC, TRP ha presentado dos nuevos frenos, los Evo Pro para Gravity y Evo X para XC. Los Evo Pro tienen cuatro pistones y doble regulación de alcance y contacto y unos pesos ligeros de 309/323 g. Más ligeros aún son los Evo X, minimalistas, con dos pistones y sin diales de ajuste y pesos de sólo 289/303 g. Hay varias opciones de color, negro, dorado y plata según modelo y precios de 359 € los Evo Pro y 279 € los Evo X. **[+INFO] trpcycling.com**



MÁS OPCIONES GRAVITY

GAMA CONTINENTAL

Continental lanza nuevos neumáticos con los que amplía su popular gama de Gravity, con más opciones de tamaños, compuestos y carcassas. La gran novedad es la incorporación de la carcassa Enduro en el compuesto SuperSoft, proporcionando el máximo agarre para descensos técnicos y terrenos exigentes. Además, el neumático Kryptotal, reconocido por su versatilidad en condiciones mixtas, ahora está disponible en tamaños de 20", 24" y 26", ofreciendo un mejor rendimiento a los ciclistas con ruedas más pequeñas.

[+INFO] www.continental-tires.com



BIENVENIDA A GARMIN

PATROCINADOR PRINCIPAL SEA OTTER EUROPE 2025

La organización del festival Sea Otter Europe Costa Brava-Girona ha hecho público el anuncio de que para esta edición 2025 contará con Garmin como nuevo patrocinador principal. El evento, que se celebrará del 19 al 21 de septiembre en Girona, es un referente internacional en la industria del ciclismo, atrayendo cada año a miles de asistentes y marcas del sector. Este acuerdo refuerza la presencia de la marca en el evento y conlleva un cambio de nombre oficial, pasando a llamarse Sea Otter Europe Costa Brava-Girona by Garmin.

[+INFO] www.seaottereurope.com

Energía sin límites

ENERGY UP! 1:0,8 GEL

De rápida absorción por su combinación de maltodextrina y fructosa y en un cómodo formado monodosis de 40 g y sabor cereza, Energy Up! Gel, de Victory Endurance, tiene un ratio de carbohidratos de 1:0,8, es un concentrado de hidratos de carbono que proporciona energía adicional durante los picos de alto rendimiento, y además tiene un plus de sodio para restaurar el balance salino.

[+INFO] www.victoryendurance.com





HECHOS PARA DURAR

INDUSTRY NINE HYDRA2

Industry Nine acaba de lanzar el juego de bujes Hydra2, cuya tecnología promete revolucionar las modalidades gravity y E-bike introduciendo unos nuevos estándares en durabilidad y rendimiento. En el nuevo desarrollo de los bujes Hydra2 se ha priorizado la durabilidad ante todo, abordando los posibles puntos de fallo a través de un rediseño completo y mejoras en algunos de sus materiales empleados. **[+INFO]** www.industrynine.com

¿DÍAS DE BARRO?

ZÉFAL DEFLECTOR M65

Zefal lanza este conjunto de guardabarros con un diseño robusto y ajustable para máxima protección en cualquier tipo de terreno. El kit ofrece una amplia cobertura contra salpicaduras de agua y barro, adaptándose a una amplia variedad de bicicletas gracias a su diseño universal y su sistema de montaje rápido MD-Strap. **[+INFO]** www.zefal.com



EL MÁS ESPERADO

HOLY BIKE LA PINILLA

La estación de La Pinilla, en Segovia, será el escenario de la octava edición del Holy Bike los próximos 10 y 11 de mayo de 2025. Este evento único en España reúne a ciclistas de montaña en un formato que mezcla bajadas cronometradas, tramos de Enduro, Descenso y una espectacular bajada nocturna, culminando con una emocionante avalancha final. Las inscripciones están abiertas para ciclistas a partir de 14 años e incluyen acceso



al bikepark durante el fin de semana, cronometraje de los cuatro tramos, seguro de accidentes, asistencia sanitaria, maillot conmemorativo y una merienda el sábado. El precio de inscripción es de 60 euros y las plazas están limitadas a 500 participantes. **[+INFO]** laetus.es

VUELTA IBIZA MTB

INTERNATIONAL BIKE RACE

SIROKO
BY **SHIMANO**

**18,19 Y 20
DE ABRIL
2025**



www.ibizabtt.com



VueltaalbizaenMountainBike



vueltaibiza

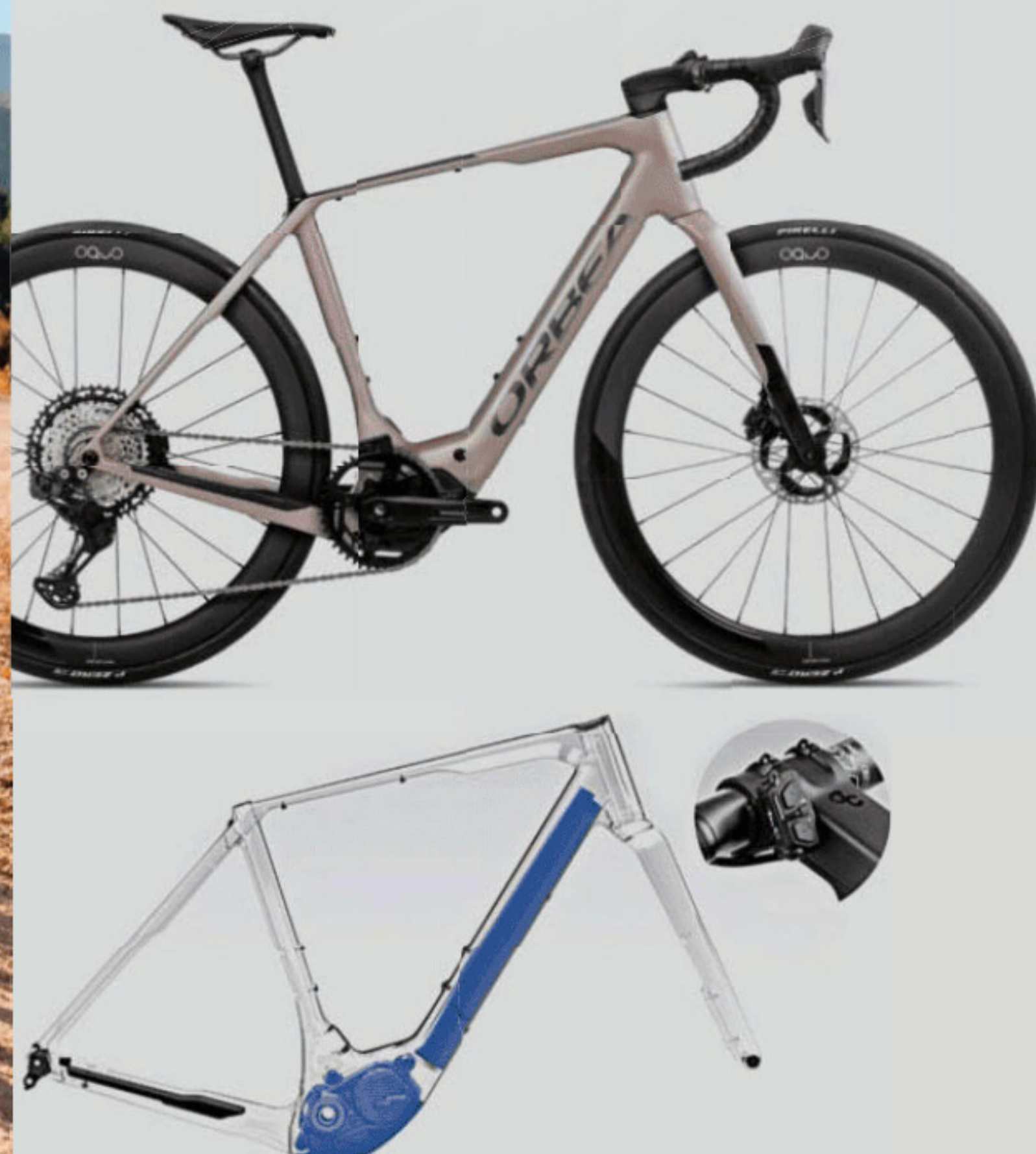
»TERRITORIO«
eBike



UN PASO MÁS

ORBEA DENNA

En 2017 Orbea lanzó su primera bici eléctrica de carretera, la Gain, renovada en 2023. Ahora va un paso más allá y presenta la Denna, su propuesta de bici eléctrica para gravel. A pesar de la compatibilidad de neumáticos de hasta 35 mm de la Gain, que le permite circular por carreteras rotas y pistas en buen estado, la nueva Denna la supera en potencia (100 w y 35 Nm más), y capacidad para rodar por terreno más abrupto y con mayor desnivel, cubriendo



así un espacio inalcanzable para la Gain y completando todo el espectro que cubren las actuales bicis eléctricas con manillar de carretera. La nueva Orbea Denna opta por un motor central Shimano EP8 RS Gen 2 RC modificado electrónicamente para satisfacer las demandas de Orbea, con batería integrada de 420 Wh. Hay seis tallas y seis modelos desde 5.499 hasta 9.999 €.

[+INFO] www.orbea.com



¡QUE NO TE LO CUENTEN!

MONDRAKER DEMO RIDE

Mondraker ha anunciado el lanzamiento de su nuevo servicio Demo Ride, que permite al usuario probar sus modelos favoritos antes de comprarlos. Para participar en el Demo Ride, los interesados solo deben seleccionar uno de los modelos disponibles y solicitar una prueba en una tienda autorizada, que puedes buscar a través del localizador de distribuidores en mondraker.com.



ELEVANDO ESTÁNDARES

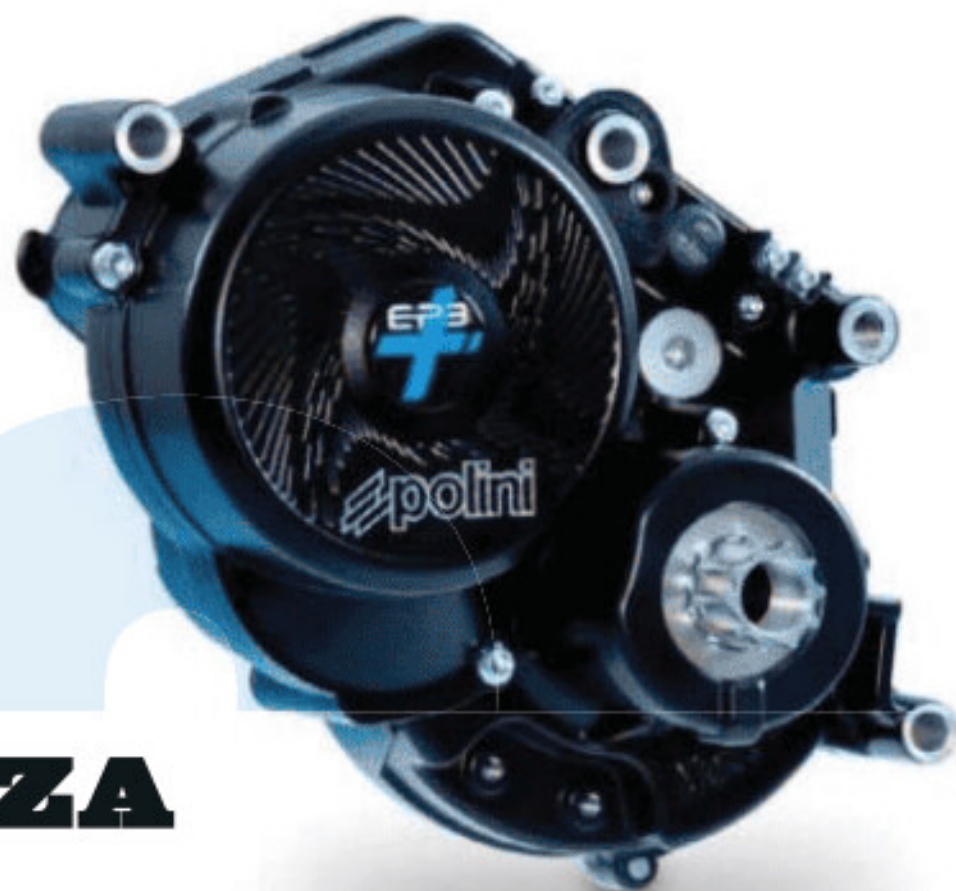
MET REVO

Met Helmets ha presentado el Revo, con tecnologías MIPS Air No-de, Safe-T Heta Fit System, Fidlock y visera ajustable. Como evolución natural del Met Roam, el Met Revo tiene certificado 5 estrellas de Virginia Tech e incorpora las últimas innovaciones en protección, tanto a impactos lineales y como rotacionales. Hay tres tallas y pesa 390 g. PVP: 200 €. [+INFO] www.met-helmets.com



DE TOTAL CONFIANZA DOCTOR BIKE

Con el respaldo de marcas líderes y un servicio ágil, Doctor Bike se ha convertido en una de las opciones preferidas de ciclistas aficionados y profesionales en España y Portugal, referencia en suspensiones MTB y motores de e-bike. Ubicado en Albacete, Doctor Bike es centro autorizado de marcas de suspensiones como FOX, RockShox, Lefty, Öhlins y Cane Creek y de motores como Bosch, Brose, Mahle, Fazua y Pinion, entre otros. El año 2024 marcó un hito, alcanzando más de 1.500 suspensiones reparadas y 500 motores de e-bike restaurados. **[+INFO] doctorbiketaller.com**



AL ALZA POLINI MOTORI

Polini Motori sigue consolidándose como un referente en el sector de la movilidad sostenible, tras los datos conocidos del pasado ejercicio. Tras un exitoso 2023, en el que su motor E-P3+ impulsó un crecimiento del 25% en el mercado de las e-bikes, la empresa italiana mantiene una tendencia positiva en 2024, con el 2% de crecimiento, lo que le ha permitido fortalecer su presencia en el sector de las bicicletas eléctricas y proyecta un 2025 con nuevas oportunidades de expansión gracias a la innovación en sus productos y a estrategias comerciales efectivas.

Síguenos también en:



LA REVISTA N°1 DE LA BICI DE MONTAÑA
BIKE

Director General de Deporte:
Fran Chico
Editor Adjunto/Director: Julio Vicioso
Redactor Jefe: Miguel Lorenzo

Director de Arte Area Deportes: Francisco Miguel Yestera
Director de Arte BIKE: Juanjo Contreras

Colaboradores, pruebas y producto: Iván Mateos, Miguel Ángel Sáez, Carlos Morcillo Jose Luis Arce, Nacho García, Juan Manuel Montero, Jose María Fernández, Fernando Villares, Jose Antonio Hermida, David Vázquez López, Israel Romero.
E-mail: bike@mountainbike.es

DEPARTAMENTO DE ARTE: Juanjo Contreras (Director de Arte), Francisco Javier Hernández (Jefe de equipo).

Fotografía y vídeo: César Cabrera, JCD Fotografía. **Tecnología Editorial:** Tomás García (Director), Alberto Vicente (Adjunto al Director). **Producción:** Manuel Torres (Director). **Copyrights:** Motorpress Ibérica, Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG.

EVENTOS DEPORTIVOS: Tino Pérez, Fernando Sebastián.
E-mail: eventos@slib.es

Directora de Marketing y Comunicación: Henar Calleja.

Director de Publicidad: Raúl Moreno, rmoreno@slib.es. Tel. 618 95 34 90

Publicidad Norte: Javier Aizpurúa, Tel. 609 938 548.

Coordinación de Publicidad: Begoña Calvo, Raquel Carrasco, Tel. 91 347 01 00.
coordinacionpublicidad@slib.es

Director Financiero, RRHH y Operaciones: Carlos Martínez-Millet
Director de Desarrollo de Negocio Digital: Juanma Montero

**SPORT
LIFE**
MOVILIDAD, COMUNICACIÓN Y EVENTOS

Presidenta y Consejera Delegada:
MARÍA WANDOSELL ALCINA

SUSCRIPCIONES Y NÚMEROS ATRASADOS:

Email: suscripciones@slib.es

Teléfono: 91 060 44 83

web: <https://suscripciones.sportlifeiberica.es/mm/deportes/bike>

Horario: Lunes a Viernes de 09:00 h a 18:00 h. julio y agosto de 08:00 h a 15:00 h.
información puntos de venta: encuentratukiosco@logista.es

SEDES:

Madrid: Nestares 20. 28045 Madrid. Tel.: 91 347 01 00. Fax: 91 347 01 52.

Imprime: ROTOCOBRAH, S.A. Ronda de Valdecarrizo, 13. 28760 Tres Cantos (Madrid).

Distribuye: Compañía de Distribución Integral de Publicaciones Logista, S.L. - Calle del Trigo, 39 - Edif. B - Pol. Ind. Polvoranca - 28914 Leganés (Madrid) - Tfno.: 91 665 71 58.
Transporte: Transportes Boyaca S.L. Carretera M-206 Loeches a Torrejón de Ardoz (Km 4.500), Loeches (Madrid) - Tfno.: 91 830 45 91.

Líderes en revistas de deporte

BIKE
mountainbike.es

Ciclismo
a fondo

**Gran Guía de
ENTRENAMIENTO
& NUTRICIÓN**

**Sport
Life**

eBike

Triatlón

**Mundo
GRAVEL**

Oxígeno

TrailRun

YOGAFIT

CORREDORA

Depósito legal: M-8946-1992

© Prohibida la reproducción total o parcial de textos, dibujos, gráficos y fotografías en cualquier tipo de soporte, incluyendo digital, sin la previa autorización. Esta publicación es miembro de la Asociación de Revistas de Información. Precio: 4,95 euros, IVA incluido. Canarias: 5,10 euros, gastos de transporte incluidos. Ceuta y Melilla: 4,95 euros, gastos de transporte incluidos.

Printed in Spain.



PEFC Certificado

El papel de esta
publicación procede
de bosques
gestionados de forma
sostenible

www.pefc.es

ARI **FIPP**



LAS 10 MEJORES BICIS MTB DE TODOS LOS TIEMPOS

HICIERON HISTORIA

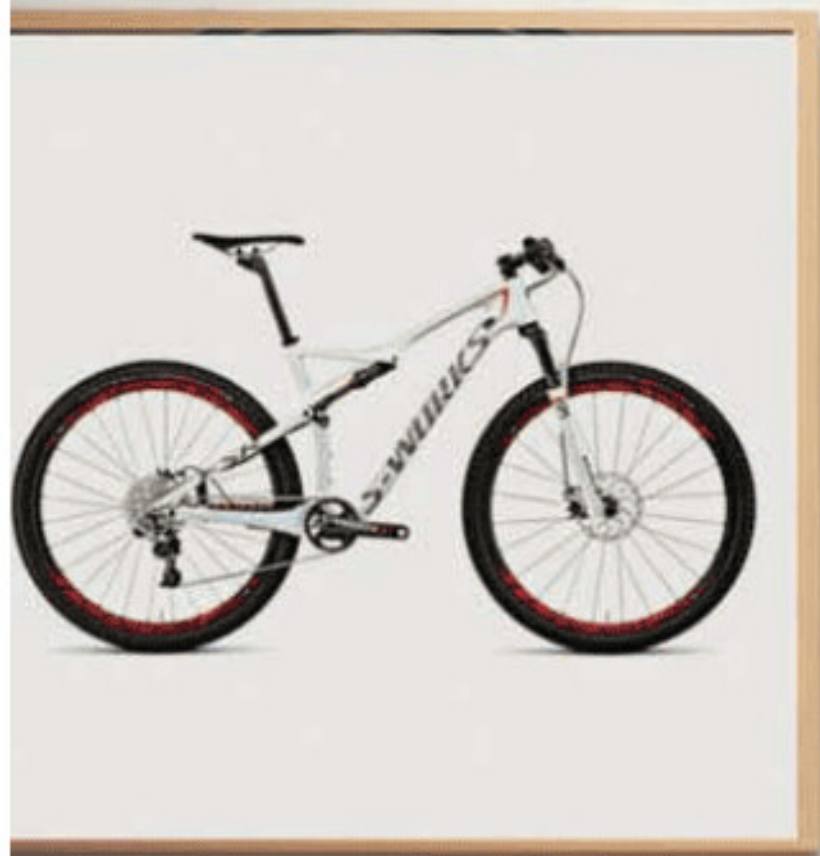
SE ACERCAN LAS VOTACIONES DE LA BICI DEL AÑO, NUESTRA ENCUESTA ANUAL EN LA QUE LOS LECTORES DE BIKE ELIGEN CUÁL ES LA MEJOR BICI DE LA TEMPORADA. GRANDES MODELOS ICÓNICOS HAN SIDO PROCLAMADOS GANADORES EN ESTAS MÁS DE TRES DÉCADAS QUE HAN PASADO DESDE QUE ALLÁ EN 1991 LA KLEIN ATTITUDE FUERA LA HISTÓRICA PRIMERA GANADORA DEL CERTAMEN. VAMOS A DESTACAR LOS 10 MODELOS QUE HAN SIDO LO MÁS VOTADOS EN TODOS ESTOS AÑOS, Y EN UNAS SEMANAS PODREMOS DECIDIR ENTRE TODOS CUÁL VA A SER EL PRÓXIMO.

ELIGE TÚ LA SIGUIENTE

ENCUESTA LA BICI DEL AÑO 2025

Próximamente abrimos las votaciones para elegir La Bici del Año 2025. Entra en www.mountainbike.es, carga este QR, o entra nuestras Redes sociales para conocer las bicis candidatas y elegir tu favorita, y podrás hacer que una nueva bici entre en esta lista de históricas.





1.Specialized Epic

GANADORA EN 2003, 2014, 2018, 2024

Es la ganadora más reciente, el pasado año 2024 con el modelo S-Works Epic 8. Forma parte de una popular saga para carreras y buque insignia de la marca, y desde su nacimiento en 2002 con la mítica válvula de inercia Brain, no ha dejado de evolucionar hasta los más recientes modelos provistos de la tecnología inalámbrica Flight Attendant.

2.Scott Spark

GANADORA EN 2016, 2017 Y 2022

El gran mérito de esta bici es que fue ganadora en tres ediciones diferentes con tres diseños de suspensión distintos, prueba del buen hacer de Scott para conseguir modelos de referencia y siempre muy avanzados para un uso eminentemente XC.

3.Trek Supercaliber

GANADORA EN 2020 Y 2021

En un país como el nuestro en el que el XC es una de las especialidades favoritas entre los usuarios MTB, un modelo de doble suspensión tan enfocado al rendimiento como la Trek Supercaliber ha sido muy valorado por los lectores de BIKE, que han reconocido la apuesta de la marca americana por un concepto que marcó tendencia.

4.Orbea Oiz

GANADORA EN 2019 Y 2023

Es una de las bicis más vendidas en España desde su nacimiento, una doble que Orbea ha sabido ir adaptando a los cambios del deporte sin perder nunca su esencia de bici de rendimiento y con elevadas posibilidades de montaje y personalización.

5.Specialized Stumpjumper

GANADORA EN 2001, 2006 Y 2008

Se reconoce a la Stumpjumper como la primera MTB de serie de la historia, allá por la década de 1980. Este modelo nunca ha faltado en la gama Specialized, con distintas reencarnaciones que fueron premiadas en varias ocasiones por los lectores de BIKE, siempre rescatando el concepto de versatilidad de sus comienzos.

6.Trek Top Fuel

GANADORA EN 2009 Y 2011

La Trek Top Fuel desde su nacimiento fue en cierto modo pionera en el concepto de doble XC pero de altas prestaciones, algo que aún vemos en los versátiles modelos actuales. La primera Top Fuel llegó cargada de innovaciones que luego se extendieron al resto: sistema Full Floater de amortiguador flotante, ABP con pivote trasero concéntrico con la puntera, pletina EVO...



7. Cannondale Super V GANADORA EN 1997, 1998 Y 1999

El final del pasado siglo supusieron los años dorados de Cannondale, un momento en el que la marca americana se forjó una reputación de innovación tecnológica que aún asociamos a sus bicis. La espectacular Super V Raven en fibra de carbono ganó el certamen de La Bici del Año tres ediciones seguidas.

8. Specialized Enduro GANADORA EN 2007 Y 2013

Una especialidad nacía y Specialized apostó a fondo por ella con este modelo, que encarnaba los objetivos de bajar mucho pero poder subir cómodamente, ofreciendo ya 150 mm de recorrido pero con un peso ligero de poco más de 12 Kg. Mucho mountain bike.

9. GT RTS 1 GANADORA EN 1993

Sólo ganó en una edición, pero esta bici marcó una tendencia y se podría decir que fue la primera doble suspensión que superó los conceptos más básicos en el diseño de una trasera y la habilitó para un uso en todos los terrenos. GT, la marca americana que venía del BMX, era vanguardia en esos años.

10. Klein Attitude GANADORA EN 1991

No podíamos dejar de destacar la primera ganadora de La Bici del Año, y la única rígida, junto con la mítica Specialized M2, de toda la serie histórica. Rodamientos integrados de dirección y pedalier, potencia-manillar en una sola pieza (Mission Control)... Una bici mítica.

SALUD Y ALTO RENDIMIENTO



Máxima calidad para cuidar tu salud

Formulaciones de alta calidad, elaboradas con **materias primas premium** y respaldadas por médicos, nutricionistas y atletas de élite.

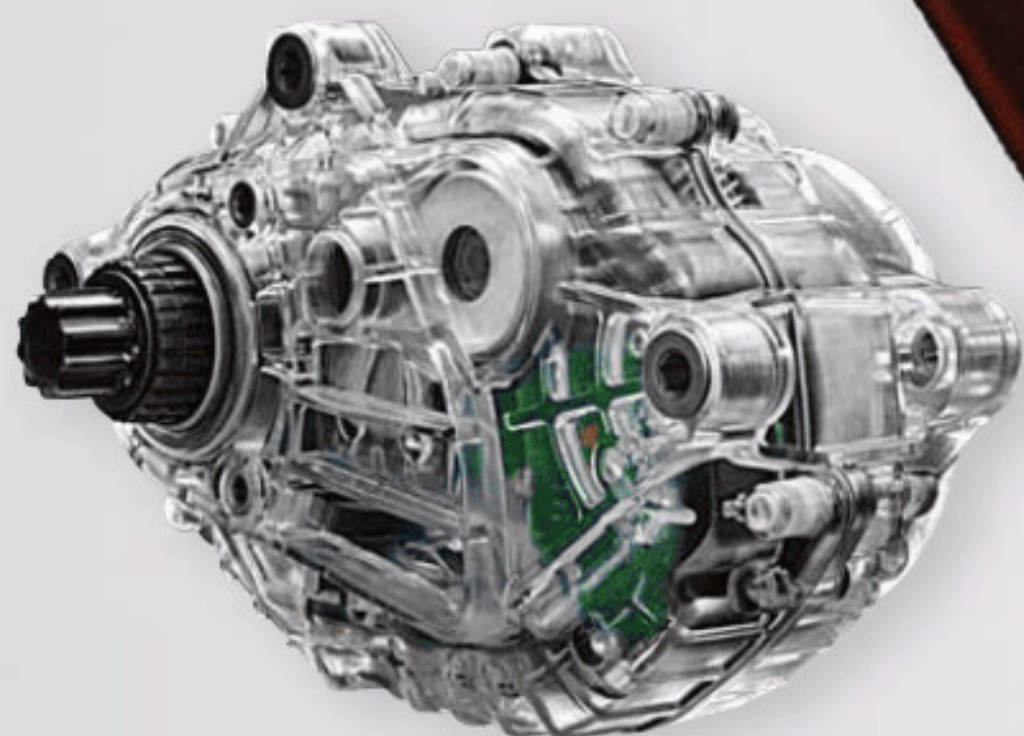
Diseñadas con el mínimo de ingredientes necesarios y certificadas por **Informed Sport** para garantizar pureza y seguridad absolutas.



Escanea el código para conocer nuestra Gama Salud



Specialized TURBO LEVO S-WORKS GEN4



**PRESENTACIÓN SPECIALIZED
TURBO LEVO S-WORKS GENERACIÓN 4**

CUARTA GENERACIÓN

DESPUÉS DE LOS LANZAMIENTOS DE 2015, 2019 Y 2021, POR FIN LLEGA LA CUARTA GENERACIÓN DE UNA EMTB QUE EN SU MOMENTO MARCÓ TENDENCIA, LA SPECIALIZED TURBO LEVO. INICIALMENTE CUATRO VERSIONES EN FIBRA DE CARBONO EN UNA BICI 100% NUEVA.

TEXTO:
Julio Vicioso

FOTOS:
Specialized



DOS MOTORES PARA UN ÚNICO CUADRO DE FIBRA DE CARBONO FACT11M. TODO ESTÁ CAMBIANDO, Y SPECIALIZED HA DECIDIDO SALIR CON DOS MOTORES CON PEQUEÑAS DIFERENCIAS. La versión S-Works que solo podrá montarse en esa versión, con 111Nm y 720 vatios mantenidos de pico, y el resto de versiones, Pro, Expert y Comp, con 101Nm y 666 vatios.

Más poder, hasta un 27% más, manteniendo la eficiencia y naturalidad en la pedalada de uno de los sistemas más exitosos de los últimos años. Se ha buscado un mayor rango de uso, y un conjunto bici+motor sin lagunas, donde todas las partes han sido diseñadas hasta alcanzar la justa sucesora de la anterior versión. Con batería de serie de 840Wh y un extender de 280Wh, la nueva Gen4 permite grandes retos. Como siempre, la autonomía va a depender del tipo de uso, peso e incluso perfil de la ruta o climatología,

pero los datos oficiales de la marca hablan de hasta 4,75 horas con batería de 840Wh+280Wh del Range Extended, 3,56 con la batería de 840Wh que es la que traerán todas las bicis de serie, y 2,54 horas con la batería de 600Wh que estará disponible como producto aftermarket. Hablando con algunos empleados de la marca, que han participado en la fase final de desarrollo de esta Turbo Levo Generación 4, nos han llegado a hablar de 5,30 horas con un desnivel de 3.000 metros y un total de 67 km. Una etapa alpina en toda regla. Con 150 mm de recorrido detrás y hasta 180 mm en la parte delantera siempre que no sea de doble pletina, Specialized hace un guiño a que esta bici puede ir más allá. Desde el usuario medio de 150/150 que es el gran volumen de las eMTB, hasta los que quieren una Turbo Levo más picante, como hemos visto en muchos casos en las versiones de las Gen3 convenientemente modificadas. ¿Se podía? Si, pero es que ahora además la marca te da el beneplácito para hacerlo, deja la puer-



ta abierta a montar otros amortiguadores traseros, incluso de muelle, con medida estándar de 210x55 mm. Tras un breve toma de contacto en Madeira, donde la climatología adversa jugó en nuestra contra, os hacemos partícipes de nuestras primeras sensaciones de esta nueva generación 4, que tiene por delante un reto único, el de seguir siendo la referencia entre las eMTB, una posición que cada día va a ser más difícil mantener.



LOS 5 PUNTOS CLAVE

1» BATERÍA DE 840WH

La nueva batería estándar de la Turbo Levo Gen4 es de 840Wh. En todas las tallas y en todos los modelos. A partir de ahí existen opciones para llegar hasta los 1.120Wh gracias a un extender de 280Wh que va situado y sólidamente anclado en un portabidón específico de serie, o bien ahorrar aproximadamente 1 kilo y optar por una batería de 600Wh (4.350 g para la batería de 840Wh, 3.350 g para la de 600Wh). El Range Extended estará disponible para la venta en verano, y la bici puede funcionar únicamente con él, reduciendo la potencia al 50% (aparece un icono en el Master Mind) aunque se mantienen los 111 o 101Nm. Los conectores de la batería al resto del sistema dejan de ser Rosenberger y cuenta con un IP67 de resistencia a la humedad en todos ellos.

La batería cuenta con una doble memoria que impide que la asistencia se vea reducida en el tramo final de recursos de la batería, es decir, cuando bajamos de un nivel del 20% aproximadamente.



2» MOTOR SPECIALIZED 3.1

Por primera vez en la historia de las Turbo Levo, Specialized dispone de dos motores. Las S-Works montan una unidad con 111Nm y 720 vatios mantenidos que será exclusiva de esta versión, y el resto de la gama, Pro, Expert y Comp, 666 vatios de pico y 101Nm. El motor no es más ligero, de hecho es unos 150 gramos más pesado, pero es un 20% más pequeño y por supuesto, completamente nuevo. El nuevo motor ya no cuenta con polea, manteniendo la suavidad y naturalidad de entrega de la versión anterior. Se han centrado en ofrecer una mayor potencia,

alrededor de un 27% según los datos de la marca, sin aumentar la sonoridad. Las bobinas interiores van forradas o "enlatadas" y los engranajes de acero han recibido un tratamiento llamado Doble Diamond con dos finalidades, reducir el ruido y aumentar la longevidad.

El nuevo S-Works 3.1, que es con el que pudimos montar brevemente, no funcionará en el resto de modelos, es decir, no podrás montar esta versión de motor en el resto de modelos, ya que una de las prioridades de la marca ha sido maximizar la tecnología para evitar manipulaciones.



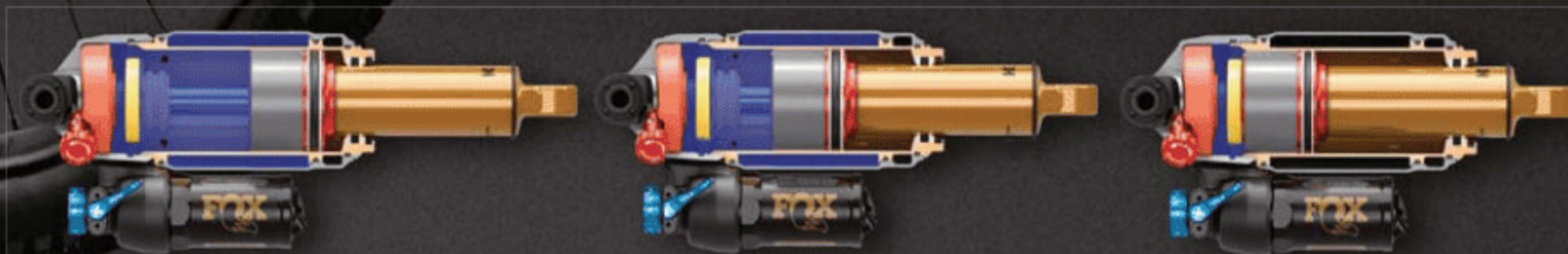
3»MASTER MIND MÁS GRANDE Y VISUAL

No lo parece a primera vista, pero el nuevo display Master Mind de la Turbo Levo es un 50% mayor que la última versión existente en la generación 3. En este caso no tiene tornillos, sino que va embutido a presión en el tubo superior y es muy sencillo desmontarlo sin herramientas. Nos indica nivel de carga de la batería, modo de asistencia actual, datos de la ruta y métricas de rendimiento personal, pudiendo elegir entre diferentes configuraciones de pantalla. Al ya existente MicroTune que permite variar la asistencia en porcentajes del 10%, se añade en esta Gen4 el Dynamic Micro Tune, que, pulsando 2 segundos sobre el mando remoto, te ofrece toda la potencia del motor (101Nm o 111Nm dependiendo del modelo) de forma inmediata y con la suavidad característica del motor Specialized. También se conecta con otros dispositivos por Bluetooth.



4»GENIE Y GEO “SPECIALIZED”

El nuevo amortiguador GENIE de la Turbo Levo Gen4 es un conocido que ya hemos visto en la Stumpjumper Evo y que basa su tecnología en el uso de dos cámaras de aire con una finalidad concreta. Tiene en la primera parte del recorrido la suavidad de un amortiguador de muelle gracias a la doble cámara que permite esa mayor sensibilidad, y al llegar al último 30% de la carrera del amortiguador, se cierra esa segunda cámara para lograr una parte final más progresiva. Frente a un amortiguador normal la única diferencia es un cuerpo de mayor diámetro para albergar esa segunda cámara, pero no es en absoluto aparatoso. Además, los nuevos amortiguadores de la gama Turbo Levo Gen4 son de medida estándar, 210x55, lo que abre el abanico de posibles personalizaciones, e incluso, ahora sí, montar amortiguador de muelle si lo deseas.



5»CARGADOR SUPER CHARGER

En las nuevas Turbo Levo Gen4 hay dos opciones si hablamos de cargadores. Las S-Works disponen de un “super cargador”, Smart Charger, de 12 amperios y 700w que es capaz de cargar la nueva batería de 840Wh de 0 al 80% en una hora. Se acabó la excusa de no salir porque tengo que esperar horas a que cargue la batería. El resto de modelos vienen con un cargador de 5 amperios y 200w. El Smart Charger tiene cuatro opciones para realizar la carga en tiempos normales (unas 4 horas y media) y es un producto que se venderá por separado para quien lo desee a partir de verano de 2025. Specialized anuncia que la batería no tiene ningún tipo de merma sobre su capacidad al menos en las primeras 200 cargas. Su peso ronda los 2,7 kg y viene dentro de una carcasa de aluminio, con un tamaño aproximado casi del doble que un cargador de los actuales.



INTUITIVO Y MANTENIDO

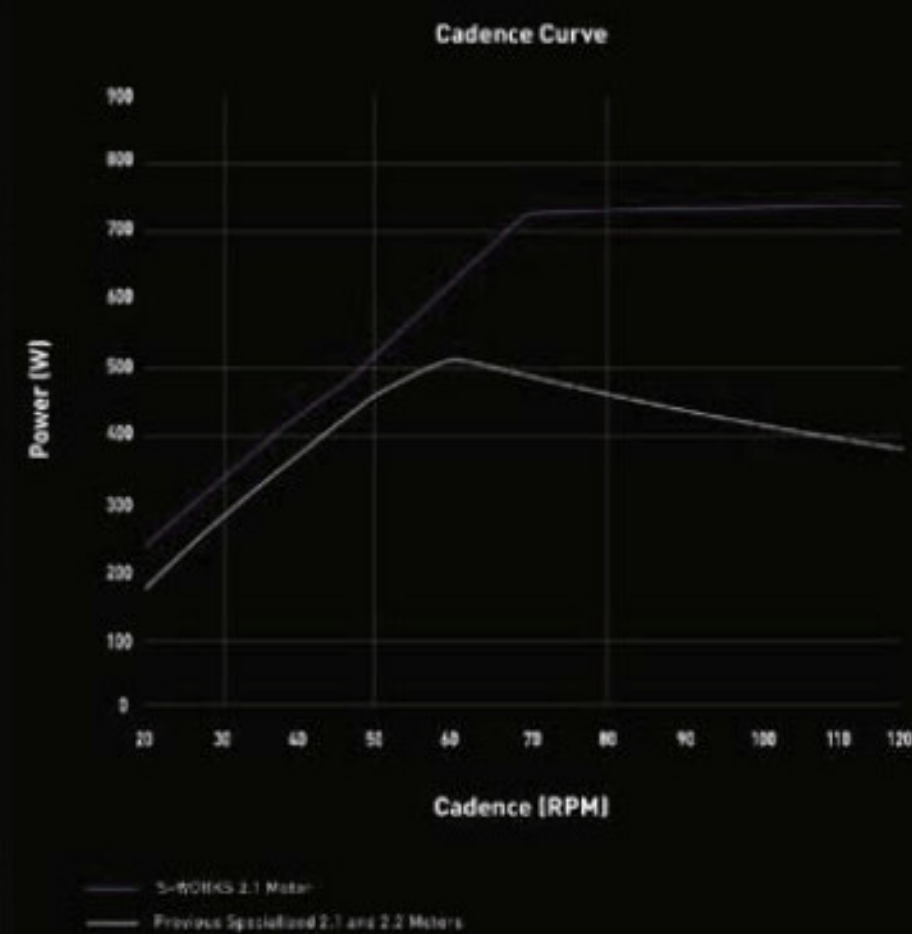
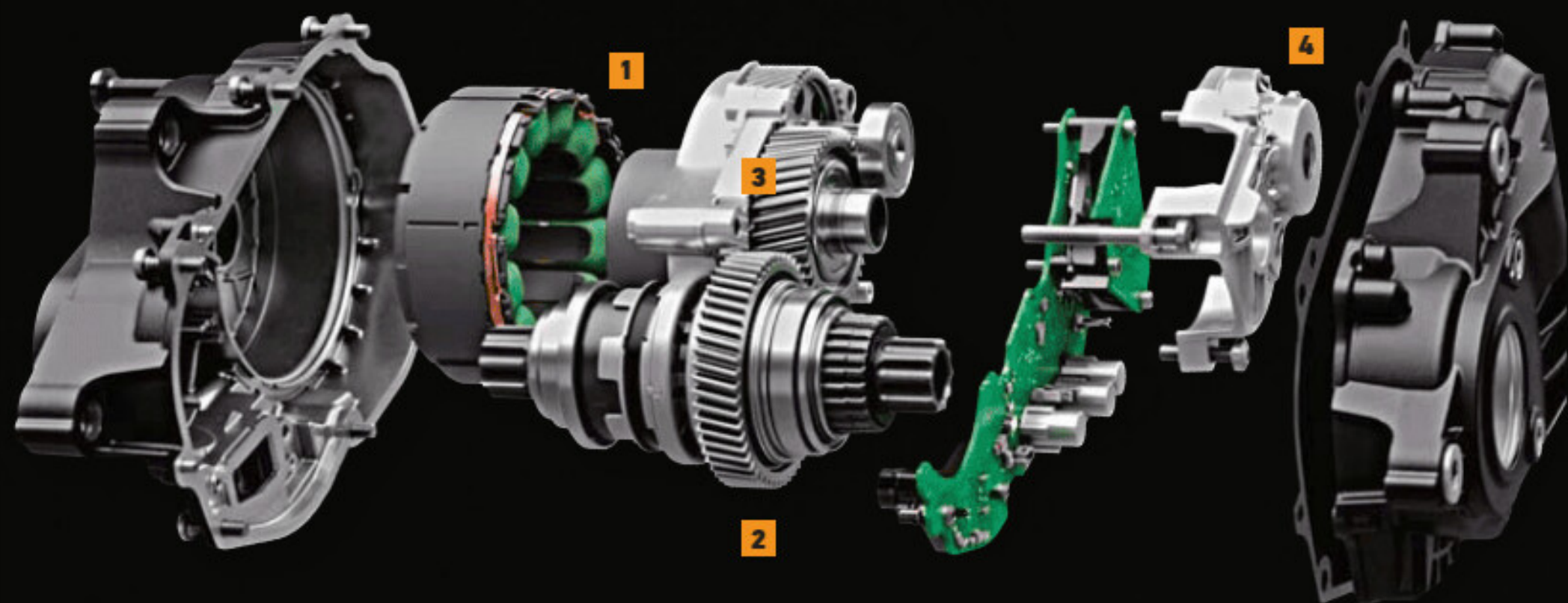
MOTOR SPECIALIZED 3.1

Frente a los 580 vatios de pico en la Specialized Turbo Levo 3, la Generación 4 aporta hasta 720 vatios de pico mantenidos hasta cadencias muy altas, como se puede ver en esta gráfica comparativa. La línea gris dibuja como a partir justo de los 500 vatios decrece el pico de potencia a medida que se aumenta la cadencia en la versión anterior del Specialized 2.1, mientras que la nueva versión sigue empujando sin tener esa sensación de que el motor se viene abajo.

Este 27% más potencia pico permite afrontar subidas con la certeza de que vas a tener esa respuesta del motor acompañando la pedalada, que suele ser en zonas críticas y técnicas de subida por lo general, y a un mayor número de revoluciones en la pedalada. Specialized también nos mostró gráficas de capacidad de tracción frente a sus principales competidores, basado en la ca-

lidad de la asistencia de pedalada y sus nuevas generaciones de neumáticos. Y que dependerá de la capacidad técnica y del día que tenga el usuario (añadimos nosotros).

1> El encapsulado CoreCoat del bobinado mejora la disipación del calor, aumenta la durabilidad y garantiza un rendimiento ultrasilencioso y fiable. **2>** Los engranajes totalmente metálicos, dos veces más grandes, son menos susceptibles a la expansión térmica, ofreciendo un rendimiento constante durante toda la marcha. **3>** El tratamiento superficial HardDrive crea un acabado endurecido y ultrasuave en los engranajes, lo que garantiza un funcionamiento duradero, eficiente y silencioso. **4>** La carcasa desacoplada del lado de la transmisión minimiza las vibraciones estructurales para un rendimiento más silencioso y refinado.



Como está empezando a ser habitual en las presentaciones de algunas marcas, en esta ocasión íbamos a poder montar en la bici antes de conocer en profundidad toda la presentación técnica que nos harían más adelante. Esta circunstancia se debió en el caso de la Turbo Levo a las condiciones meteorológicas que hicieron cambiar sobre la marcha toda la agenda de la presentación ante la previsión de un empeoramiento de la climatología, como así sucedió.

NATURAL... ES UNA LEVO

Para los usuarios de Turbo Levo, el resumen es muy sencillo. Sigue siendo una Turbo Levo, de hecho, la bici es casi calcada a la anterior geométricamente, y a nivel visual el hecho de prescindir del Side Arm en el triángulo principal la hace menos sorprendente visualmente. En toda la zona del motor, ahora hay mucha menos "panza" gracias a la reducción del tamaño del propio motor, logrando un aspecto más ligero.

Todas las bicis en las que íbamos a montar eran S-Works, así pues, la opción de poder comparar diferencias reales entre los dos motores queda aparcada hasta nueva ocasión. Como ocurriera en la anterior versión, hay ideas compartidas entre esta Turbo Levo y la Stumpjumper EVO, el más importante, la inclusión del amortiguador con tecnología Genie del que hablamos en un recuadro aparte. Antes de ponernos en marcha, algunas aclaraciones. Ahora el mando remoto cuenta con un pequeño joystick además de los dos botones de subir y bajar modos, con el que poder acceder a algunas de las nuevas funciones de personalización de asistencia como el ya conocido Micro Tune y el nuevo Dynamic Micro Tune con el que personalizar todavía más los ajustes de empuje del motor Specialized 3.1.

La batería, ahora desmontable por la parte izquierda del tubo diagonal, se sujeta con un tornillo de 5 mm allen, lo único que recuerda remotamente al anterior sistema. Ahora la batería ya no es parte estructural del sistema y es muy cuadrada, con un sencillo asa y una pieza de aluminio triangular en la parte superior que es la que une cuadro, tapa y batería.

Junto a nosotros, en este bautizo de la bici que marcará el futuro de Specialized, el fundador de la marca, Mike Sinyard, que a sus 75 años vino a hacer el primer recorrido como uno más, algo que puedes ver en nuestras redes sociales. Subirse a una Turbo Levo es, ante todo, natural. Todo está en su sitio, es una de las máximas de la marca y que la hacen diferente. Bueno, eso, y que es la única empresa del sector que realmente controla todo el proceso de sus eMTB, con un equipo de ingenieros en Suiza que desarrollan toda la parte de ingeniería electrónica y mecánica.

La nueva Levo 4 sigue manteniendo sus enormes posibilidades de regulación geométrica con ajustes en las vainas traseras, dirección y amortiguador, como en la versión precedente, y se mantiene en concepto mullet con 29" en la rueda delantera y 27,5" en la trasera con neumáticos de 2.4 de serie.

¡Y TODO ES REMATADAMENTE NUEVO!

Desde la primera pedalada ya percibes que nada va a volver a ser igual. En las primeras rampas de Madeira, después de jugar con los modos en el llano, usamos por primera vez el TRAIL, el nuevo TRAIL. La naturalidad en la entrega de la potencia, ya seña de identidad de los motores Specialized, sube aquí otro peldaño más gracias al nuevo firmware y a los sensores que se encargan de sacar todo el rendimiento de la forma adecuada, de alguna forma, como leyendo tu pensamiento. El sonido, al contrario que la SL que nunca nos convenció, es aquí personal, silencioso, y al mismo tiempo potente. Las nuevas soluciones, como las bobinas "encapuchadas" del motor y el tratamiento en los engranajes, nos dicen después que son los responsables de este sonido, diferenciador, y que cambiará con el tiempo. Literalmente, y en palabras de uno de sus ingenieros: **"Cuanto más se usa, mejor suena"**. Nos cuentan mientras pedaleamos que se han hecho más de 400.000 ciclos de prueba y más de 110.000 km de pruebas reales con diferentes unidades.

A los tres modos habituales de Specialized, se le ha sumado un nuevo modo, AUTO, en el que básicamente la bici responde a nuestras necesidades, olvidando tener que cambiar de modo, y según los propios empleados de Specialized **"optimizando incluso la autono-**

EXCLUSIVA



31 MAYO 2025

GRAVEL CARPETANIA

PRÁDENA DEL RINCÓN [MADRID]

Patrocinadores



Socios Institucionales



2 distancias:	
► 102 KM	► 70 KM
▲ 1.950 M	▲ 970 M

www.sierranortebikechallenge.com



I LOVE YOU GENIE

AMORTIGUADOR GENIE

Para nosotros en el corto periodo de pruebas en el que hemos tenido disponible la nueva Turbo Levo, parte del éxito de su comportamiento global está vinculado al amortiguador Genie con dos cámaras de aire. El funcionamiento del FOX Genie es aparentemente sencillo, con una doble cámara de aire que durante el 70% de la carrera del amortiguador permanece abierta. ¿Qué se consigue con ello? Una mayor suavidad y sensibilidad que se asemeja a la sensibilidad que ofrece un amortiguador de muelle en buena parte del recorrido.

Es al sobrepasar ese 70% de la carrera del amortiguador cuando los puertos que conectan estas dos cámaras se cierran, quedando por así decirlo la exterior cerrada y limitando todo el último recorrido a la cámara principal logrando así una última parte muy progresiva y evitando por tanto posibles toques en la suspensión trasera.

En este gráfico podemos ver cómo la Levo 4 con el amortiguador FOX GENIE da un 11 % más de recorrido que la Levo 3 para la misma fuerza en el bache. Simplificando, podemos decir que con una mayor acción de la suspensión, podremos ir más seguros, siempre que la suspensión esté bien ajustada.

Con 800 Newton de fuerza (línea amarilla) en la rueda trasera:

- > La Levo 4 con GENIE FLOAT X llega a 89 mm de recorrido.
- > La Levo 3 con FOX FLOAT X2 llega a 80 mm de recorrido.

Si hablamos de la parte final del recorrido, La Levo 4 evita llegar a hacer tope, necesitando un 5,7 % más de fuerza para llegar a agotar la carrera del amortiguador y hacer tope. Para alcanzar 150 mm de recorrido:

- > Con GENIE FLOAT X se necesitan aplicar 2784 Newton.
- > FOX FLOAT X2 requiere 2635 Newton.



SWAT > A lo largo de los años Specialized ha ido perfeccionando y ampliando su SWAT (Storable Water Air Tools) que no es otra cosa que integrar en diferentes partes de la bici espacios en los que poder transportar herramientas o incluso comida. En esta nueva Turbo Levo, presumen de ser la primera eMTB con SWAT, que se integra en la parte superior del tubo diagonal, justo por encima de la batería. Existen dos tamaños de bolsa, en función de la talla, y cuenta con un imán para quedar perfectamente sujeta a un tope que se encuentra en el interior del cuadro. Por supuesto, de forma más rudimentaria, puedes hacer uso del espacio que deja la batería de 600Wh en la parte superior, o si decides rodar únicamente con el Range Extended, podrías montar tu propia tienda de alimentación en el interior del tubo...



Fíjate todo lo que cabe, el SWAT permite utilizar todo el espacio de la batería si decides montar sólo con Extender.

EXCLUSIVA

mía", algo que nosotros no hemos podido comprobar. También es nuevo el OverRun, que alarga la asistencia del motor al dejar de pedalear, algo muy práctico en zonas técnicas donde no es posible pedalear todo el tiempo, o al subir pequeños escalones. Su empuje dura alrededor de 4-5 segundos. Casi sin tiempo para más teníamos que volver, una extensa jornada de pruebas, en la que pudimos probar cómo se desenvuelve la Turbo Levo utilizando únicamente el Range Extended, con lo que en el caso de la S-Works mantienes los 111Nm, pero reduciendo la potencia a la mitad. Hicimos un par de vueltas cortas sobre el recorrido preparado por Specialized y la bici es todavía más manejable, quedándose en apenas 20 kilos, unos 23 raspados en versión S-Works. El espacio del papel nos limita, pero ya tienes en nuestra web el vídeo completo y todavía más información sobre la nueva Turbo Levo Gen4, la eMTB más esperada de los últimos tiempos. ○○



**MADEIRA NO
NOS RECIBIÓ
CON BUEN CLIMA,
PERO PUDIMOS
CONOCER LA
NUEVA TURBO
LEVO**



Specialized
TURBO LEVO

4 MODELOS

3 DIFERENCIAS

Specialized lanza 4 modelos de fibra de carbono, aunque suponemos que, al igual que en las versiones precedentes, existirá una gama de aluminio en el futuro cercano. Las tres principales diferencias de la elitista S-Works frente a los modelos Comp, Expert y Pro son tres.

El primero de ellos y más evidente es el motor, únicamente las S-Works disponen de los 111Nm y 720 vatios, frente a los 101 Nm y 666 vatios del resto. Técnicamente es inviable instalar una unidad S-Works en cualquier otra versión, y es que la firma de Morgan Hill ha trabajado profusamente en la inviolabilidad de su sistema.

La segunda diferencia, más relacionada con la parte ciclo, es la bieleta de fibra de carbono que vemos en la S-Works mientras en el resto es de aluminio, y por último el "super cargador", de serie únicamente en la S-Works, aunque este producto sí se podrá comprar por separado y usarlo en cualquier modelo por 499€. Los precios para la gama comienzan en 7.999 € de la Comp, 9.999 € la versión Expert, y 11.999 € la Pro. El precio de la elitista S-Works es de 14.499 € y el kit de cuadro S-Works 7.499 €.



**MONTAMOS EN LA
VERSIÓN S-WORKS,
MÁS ESPECIAL
QUE NUNCA**



EXCLUSIVA

Specialized APP

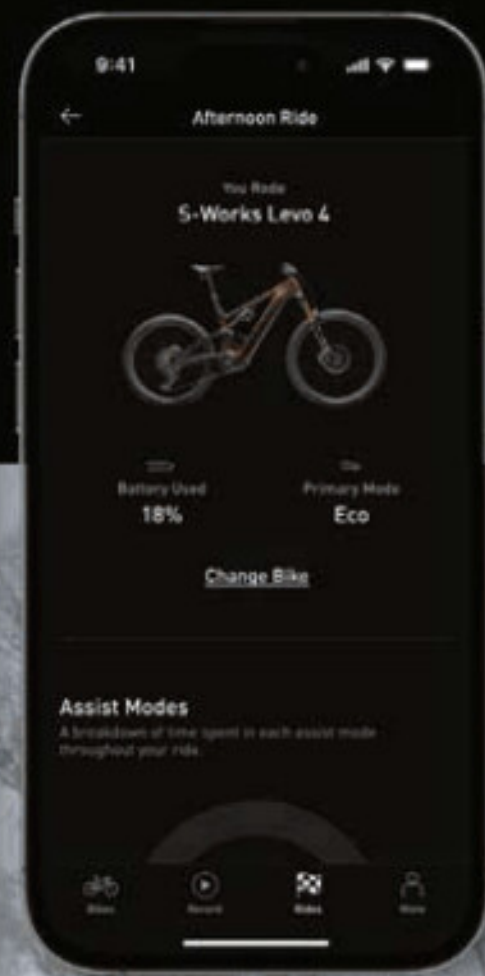
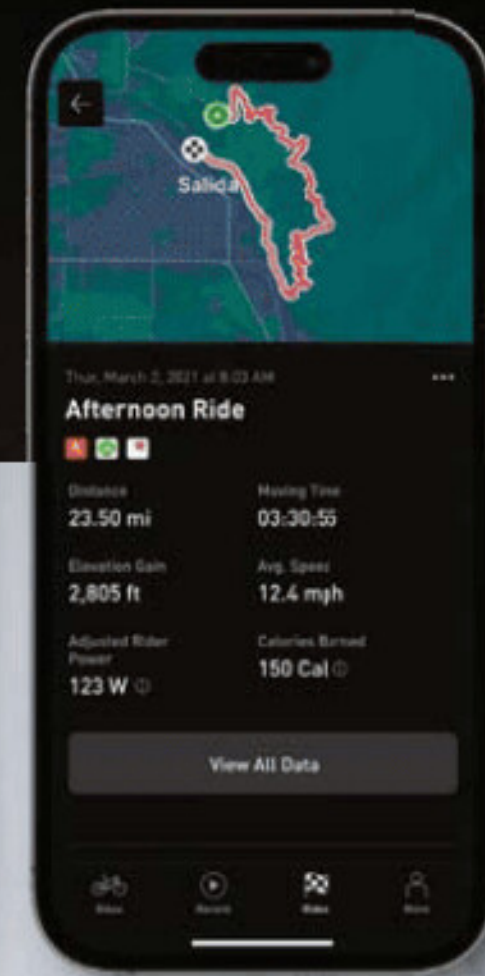
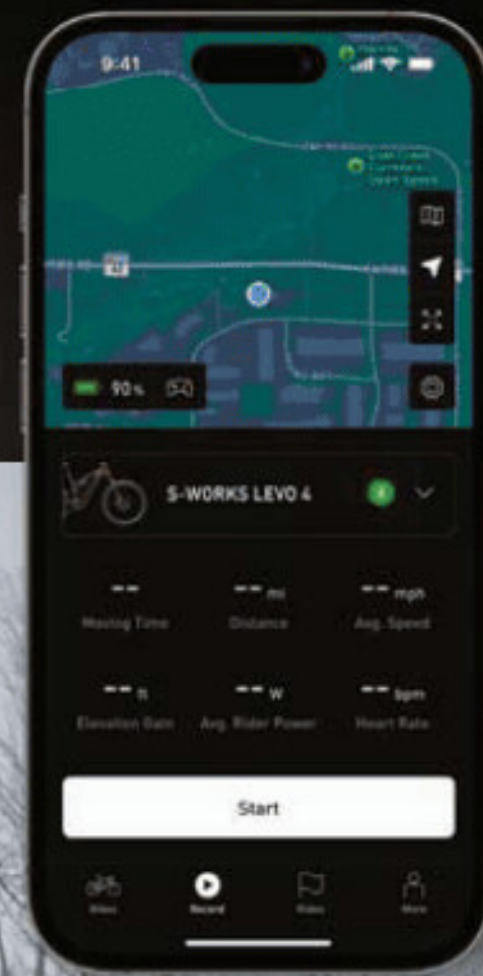
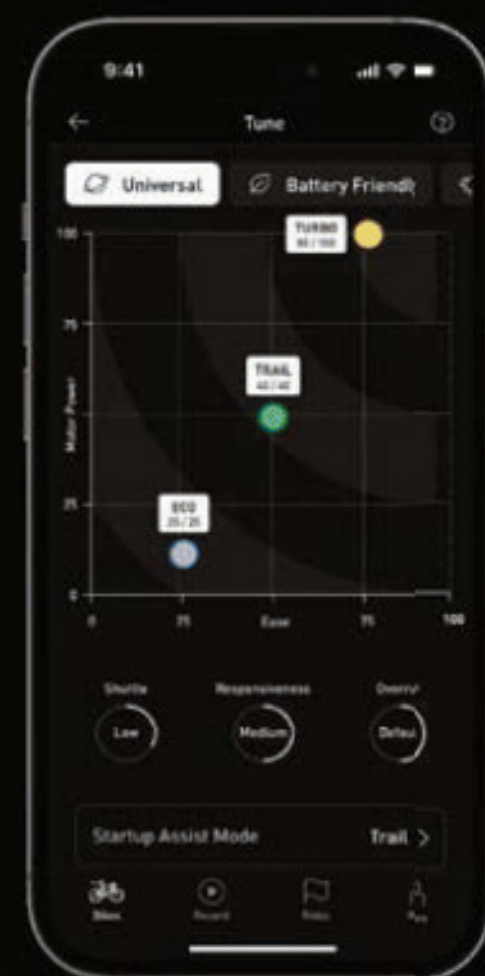
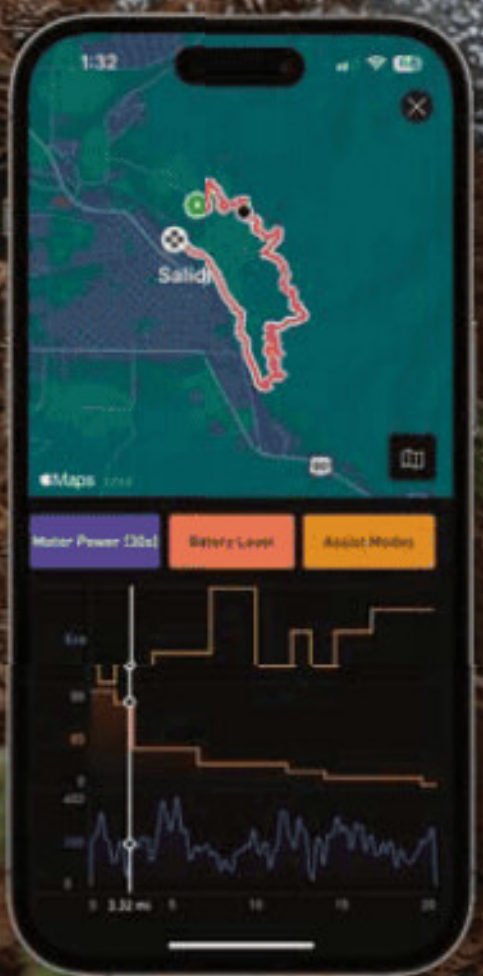
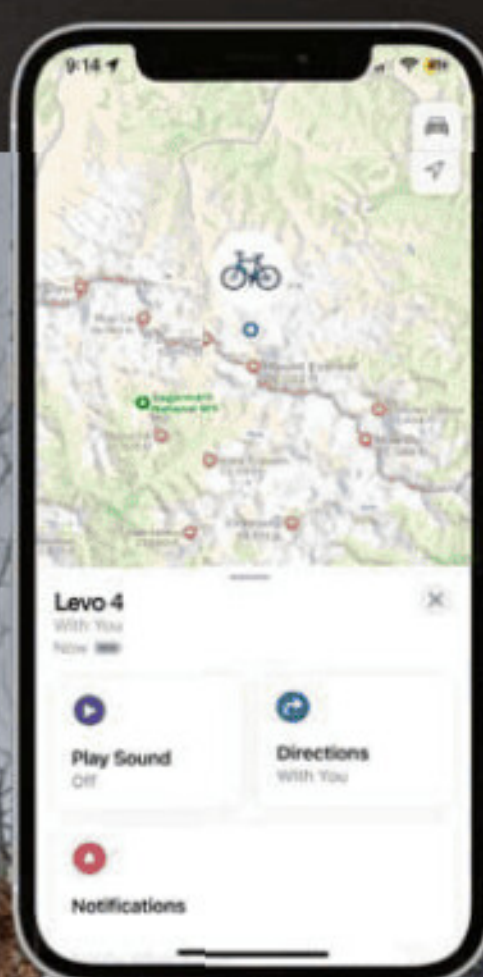
TODO INTEGRADO, HASTA ANTI ROBO

Con la app de Specialized puedes tener todo el control sobre la Turbo Levo, algo que ha sido habitual en las versiones precedentes, y que ahora se amplía mucho más.

A través de la App puedes personalizar los diferentes modos de asistencia en función de las preferencias y en ella encuentras todo lo que necesitas saber, tanto del motor como del estado de la batería, tus recorridos, consumo, modos de uso, etc.

Al conectar tu app antes de cada salida tendrás datos como distancia, potencia, frecuencia cardíaca, consumo de batería o ver el recorrido realizado a posteriori con desnivel, kilometraje, etc.

Puedes usarla fácilmente con apps como Strava, Apple y Garmin. Y en esta Generación 4, puedes localizar tu bicicleta gracias al Find My de Apple o bloquear el motor remotamente con System Lock para mayor seguridad y evitar el robo de tu bici.



Specialized
TURBO LEVO



PRESENTACIÓN SRAM EAGLE MECHANICAL TRANSMISSION

CAMBIO DE POR VIDA

PROBAMOS LA NUEVA SRAM EAGLE 90 QUE PRESENTAN LA PRIMERA TRANSMISIÓN MECÁNICA CON CAMBIO FULL MOUNT, EL MÁS ROBUSTO JAMÁS FABRICADO POR SRAM Y CON MÁS POSIBILIDADES DE REPARACIÓN. ¿INDESTRUCTIBLE?

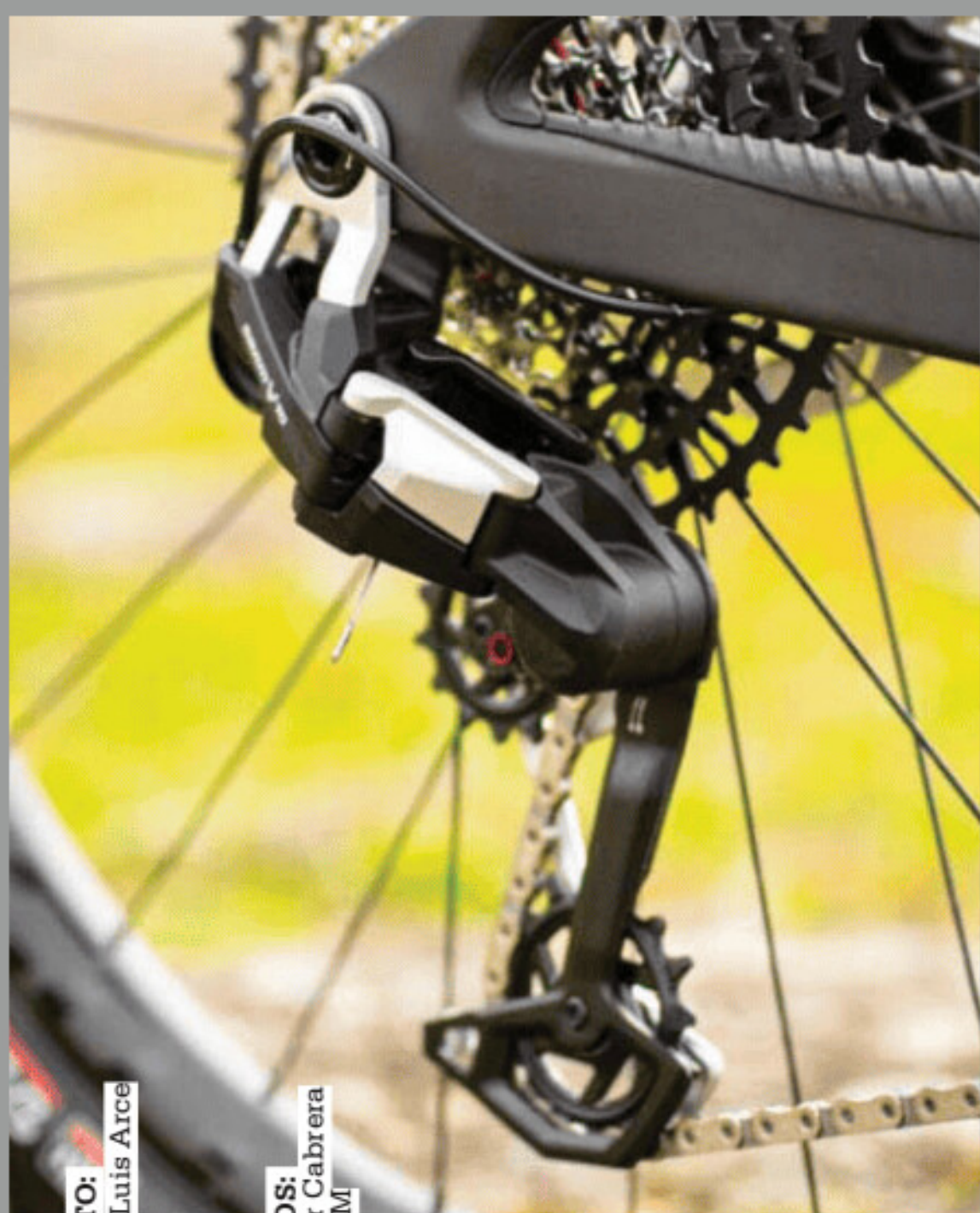
LAS NUEVAS EAGLE 90 Y 70 MECHANICAL TRANSMISSION SON LAS PRIMERAS TRANSMISIONES MECÁNICAS DE SRAM CON CAMBIO FULL MOUNT ANCLADO DIRECTAMENTE AL CUADRO (NO REQUIEREN PATILLA DE CAMBIO Y DEBEN SATISFACER EL ESTÁNDAR UDH - UNIVERSAL DERAILLEUR HANGER). Son compatibles entre sí y con el resto de componentes T-Type (casetes, cadenas, despiece, etc.). Cada grupo cuenta con dos versiones; una exclusivamente para bicis de montaña eléctricas y otra para bicis de montaña convencionales, siendo la principal distinción las bielas y el mando de cambio, compartiendo el resto de componentes.

**CAMBIO
EAGLE 90 (205 €) = 390 G.
EAGLE 70 (135 €) = 415 G**

Se trata del cambio de funcionamiento mecánico más robusto jamás fabricado por SRAM y con más posibilidades de reparación pues dispone de despiece completo. Sin necesidad de patilla, se fija directamente al cuadro por ambas caras de la puntera conforme al estándar UDH implantado por SRAM. Además de crear una fortísima unión, haciéndolo muy resistente a golpes, evita tolerancias y aporta rigidez, favoreciendo su precisión. Prescinde de los tradicionales tornillos de ajuste, tanto el que aproxima la caja de roldanas al casete, como los que li-

mitan el movimiento del paralelogramo, simplificando enormemente su montaje y ajuste. Ocasionalmente, tendrás que girar el tensor del mando y/o sustituir la funda y el cable de cambio. El cable de cambio presenta una desmultiplicación distinta a las anteriores transmisiones mecánicas de SRAM, X-Actuation, siendo por tanto incompatibles con Eagle Drivetrain. Sí que mantiene la polea que suaviza el deslizamiento del cable.

Al igual que los cambios T-Type electrónicos, la caja de roldanas In-Line está inclinada hacia el exterior para favorecer la alineación de la cadena con el plato. El modelo Eagle 90 mantiene la cadena engranada al plato gracias al tensor Type 4, idéntico al encontrado en los cambios electrónicos



TEXTO:
Jose Luis Arce

FOTOS:
César Cabrera
/SRAM



1



2

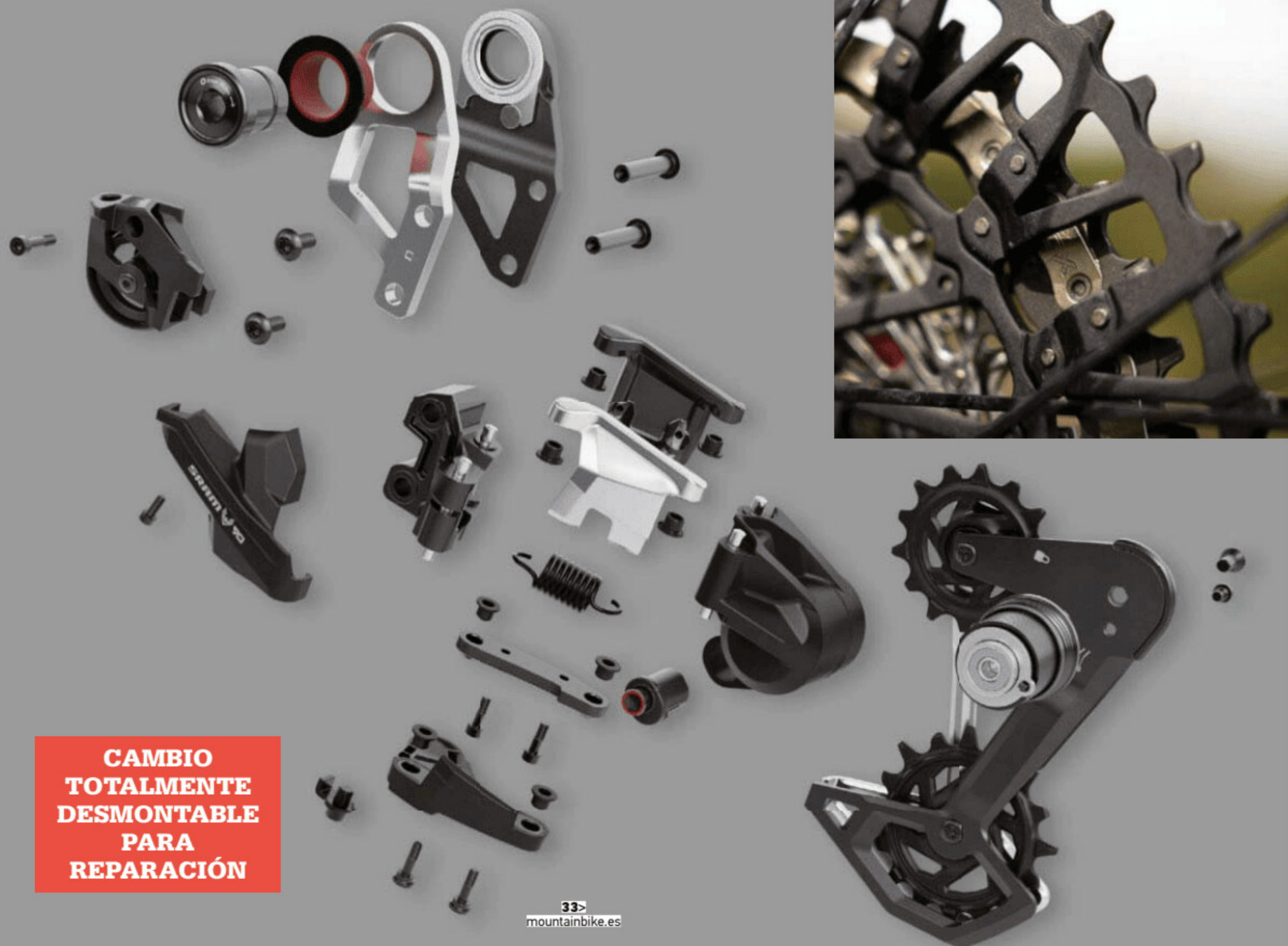


3



4

1> Un cambio que cuenta con muchas de las soluciones de la gama AXS T-Type de nueva generación. Gran parte de la clave de su robustez y su escaso mantenimiento está en el estándar UDH de anclaje al cuadro. 2> Mandos ergonómicos y con dos versiones, de doble click y de un solo click para bicis eléctricas 3> El plato tiene protectores que puedes desmontar para un look limpio y más ligereza. 4> Casete con dentado más progresivo en coronas grandes.



**CAMBIO
TOTALMENTE
DESMONTABLE
PARA
REPARACIÓN**

**Tú eliges,
En los platos
puedes llevar los
dos protectores,
uno de ellos o
ninguno.**

GX, XO y XX Transmission. En este aspecto también interviene la roldana inferior de dientes alternantes ancho-estrecho. El cambio Eagle 70 se diferencia del Eagle 90 en que no cuenta con tanto despiece, la placas de la caja de roldanas son de otro material y presenta el nuevo Drag Spring para mantener la cadena tensa.

MANDO

EAGLE 90 (55 €) = 133 G

EAGLE 70 (35 €) = 145 G

Los nuevos mandos son específicos a los nuevos cambios mecánicos T-Type Eagle 90 y 70 pero no con otros sistemas ni versiones, por tener una desmultiplicación diferente. El mando Eagle 90 se sujeta al manillar directamente con una abrazadera independiente o integrado al SRAM Matchmaker X de las manetas de freno, quedándose próximo al puño. El mando Eagle 70 posee su propia abrazadera al manillar. Los pulsadores se han reposicionado para favorecer su ergonomía y la superficie de contacto con el pulgar es amplia, resultando fáciles de encontrar y accionar. Además la palanca inferior de aluminio está rayada, para ofrecer más adherencia.

Existen dos mandos; de doble clic para cambiar a marchas cortas en cualquier bici de montaña, o Single Click, exclusivamente para bicis eléctricas y pensado para evitar romper o desgastar prematuramente la cadena, limitando cada pulsación a un solo cambio de marcha. Ambos encajan a la perfección con los frenos SRAM Stealth, ofreciendo una estética visualmente limpia y ordenada. Un clip permite mantener la funda de cambio unida al latiguillo de freno, quedando muy recogidos.

Su tacto es nítido y con el pulgar percibes la transición de una corona a otra, pudiendo modular la fuerza si fuese preciso. Se agradecería que fuese aún más seco y sin nada de juego, si bien puede estar influenciado por la longitud y el recorrido que dibuja la funda hasta el cambio. La leva de liberación, la más adelantada, actúa de corona en corona en ambos mandos y modelos, y es muy directa e inmediata. Los pulsadores están diseñados para funcionar sólo con el pulgar, accionándolos hacia delante, sin opción de cambiar con el dedo índice el ningún caso, que para algunas personas o ciertas ocasiones es conveniente.

Para redondear los controles, SRAM presenta también un mando izquierdo para tijas telescópicas mecánicas acorde a la estética y funcionamiento de los mandos de cambio Eagle 90 y 70, compatible con la abrazadera Match Maker X, tres puntos de fijación, y un tiro de cable de 14 mm. Pesa 45 gramos y su precio es de 45 €.

CASETE

XS-1275 (300 €) = 444 G

XS-1270 (240 €) = 565 G

El casete presenta un rango Eagle del 520%, es decir, una corona pequeña de diez dientes y grande de 52, habiéndose actualizado el escalonado de las veloci-

dades segunda y tercera respecto a Eagle Drivetrain (la transmisión mecánica que requiere de una patilla de cambio), que ahora son de 38 y 44 dientes. El casete Eagle 90 (XS-1275) es específico para bujes traseros con núcleo SRAM XD y está diseñado para funcionar óptimamente con una línea de cadena de 55 mm, como todas las transmisiones de última generación. El casete Eagle 70 (XS-1270) es compatible con núcleos estriados de 8 a 10 velocidades.

Las ocho primeras coronas están unidas por pins, y las restantes forman un único bloque. El revestimiento de níquel de las nueve coronas inferiores lo hace más silencioso y duradero. En el caso del casete Eagle 70, el conjunto de coronas octava a duodécima es reemplazable. La séptima corona presenta un indicador rojo para facilitar la puesta a punto de la transmisión, siguiendo prácticamente los mismos pasos que Eagle Transmission AXS.

El casete de 12 velocidades con tallado X-Sync ofrece 44 puntos de engranaje, permitiendo cambiar de marcha sin dejar de apretar los pedales. ¡Cuanta más fuerza aplicas, mejor cambia! Esta característica es uno de las virtudes de las transmisiones T-Type (reconocibles por el cambio Full Mount anclado directamente al cuadro).

CADENA

GX EAGLE (60 €) = 285 G

EAGLE 70 (35 €) = 270 G

Las distintivas cadenas Flattop ofrecen un diseño asimétrico, con la parte exterior plana e interior cóncava, resultando ser las más resistentes fabricadas por SRAM. En este caso, comparte cadena con SRAM GX, que gracias a sus eslabones sólidos que le aporta una fuerza extraordinaria, puede soportar las elevadas cargas generadas por una bici eléctrica.

JUEGO DE BIELAS

EAGLE 90 (170 €) = 823 G

EAGLE 70 (100 €) = 895 G

Las bielas de aluminio forjado se combinan con un plato T-Type de acero estampado de 32 dientes fijado mediante ocho tornillos Torx T20 en el caso del Eagle 90 (siendo compatibles con los de grupos superiores), e interfaz de tres tornillos en el caso de Eagle 70. Los platos poseen 3 mm de desplazamiento para ofrecer una línea de cadena de 55 mm (la distancia del centro del cuadro al centro del plato), que siguen todas las recientes transmisiones SRAM T-Type. Incluyen dos protectores de resina desmontables, específicos al tamaño del plato, iguales que los utilizados en SRAM XO y GX (cuyos platos que también son aptos para bielas Eagle 90), pudiendo optar por mantener ambos, uno o ninguno. El dentado sigue el patrón ancho-estrecho para retener la cadena alrededor del plato. Las bielas Eagle 90 Transmission están disponibles de 155 a 175 mm de longitud en incrementos de 5 mm, y el eje DUB Wide de aluminio 6061 está embutido en la biela izquierda para ofrecer más rigidez.

**LOS CAMBIOS
HACIENDO
FUERZA
NO SON UN
PROBLEMA, AL
CONTRARIO**



Las bielas Eagle 70 Transmission sólo están disponible en tres longitudes; 165, 170 ó 175 mm. Existen bielas Eagle 90 Transmission específicas para bicis de montaña eléctricas, de 150 a 170 mm longitud, con interfaz para motores SRAM Powertrain, Brose, y Bosch, y con la tapa GapCap desmontable para motores con eje ISIS. Las bielas Eagle 70 para motores eléctricos, sólo son compatibles para ejes ISIS y en longitudes de 160, 165 y 170 mm.

¡DESPEGUE!

En SRAM han sido unos águilas (por aquello de Eagle), haciendo más asequible los beneficios de su tecnología T-Type y que más mountain bikers disfruten de una transmisión muy fiable, longeva y casi indestructible, y que en caso de romper alguna pieza, hay repuesto casi de todo. Además, de las ventajas y simplicidad propias de un sistema mecánico, sin apenas mantenimiento ni atención; que no exige estar pendiente del estado de una batería, tu bici siempre estará preparada para salir a montar. ○○

Toda la información en: www.sram.com



Caja In Line, inclinada hacia el exterior para mejor alineación de cadena.



EXCLUSIVA

CARRERA DE LA MUJER

2025



GRAN CANARIA
23 DE MARZO

VALENCIA
30 DE MARZO

MADRID
11 DE MAYO

VITORIA
1 DE JUNIO

GIJÓN
8 DE JUNIO

A CORUÑA
21 DE SEPTIEMBRE

ZARAGOZA
19 DE OCTUBRE

BARCELONA
16 DE NOVIEMBRE

SEVILLA
23 DE NOVIEMBRE



**ÚNETE A
LA MAREA ROSA**

WWW.CARRERADELAMUJER.COM

OYSHO



VEHÍCULO OFICIAL
V O L V O





TEXTO:
Miguel Lorenzo

FOTOS:
César Cabrera



PRESENTACIÓN TIJA ROCKSHOX REVERB AXS

POR DENTRO Y POR FUERA

LA NUEVA TIJA REVERB AXS QUE ACABA DE PRESENTAR ROCKSHOX ES CLARAMENTE DIFERENTE A PRIMERA VISTA, Y LOS CAMBIOS SON TODAVÍA MÁS PROFUNDOS EN SU INTERIOR, HACIA UN NUEVO Y MAYOR NIVEL DE FIABILIDAD.

DESDE FINALES DEL PASADO AÑO SE OLÍA QUE SRAM TENÍA NUEVA TIJA WIRELESS A LA VISTA, CON MODELOS TAPADOS EN CORREDORES OFICIALES, Y YA SE VEÍAN QUE EL DISEÑO CAMBIABA COMPLETAMENTE CON RESPECTO A LA REVERB AXS CONOCIDA. Más tarde, hace unas semanas concretamente, RockShox ya no pudo dejar pasar la oportunidad de conseguir el primer gran triunfo con su nueva tija y ya las pudimos ver "a cielo abierto" en las bicis de los ganadores en hombres y en mujeres en la Cape Epic, ahí es nada, es decir, el Scott SRAM de Nino Schurter y Filippo Colombo y el Toyota Specialized de Annika Langvad y Sofía Gómez. Ahora ya es de público dominio, con la presentación oficial de la nueva tija RockShox Reverb AXS. El nombre no cambia, pero ca-

si todo lo demás si, y mucho, además. Lo hemos podido comprobar en primera persona, ya que hemos podido probarla.

POR FUERA

El cambio más llamativo es la nueva ubicación de la batería, que está en la parte superior de la botella del telescopio, en lugar de en la piña para el sillín, como antes. No podemos dejar de pensar en la reciente Fox Transfer NEO, la primera tija inalámbrica, de la marca, que ubica la batería en un lugar similar. Sin embargo RockShox apuesta por colocarla por delante, no por detrás como su competidor. A priori, menos expuesta a la suciedad.

Las primeras ventajas que podemos deducir de esta ubicación son una mayor claridad para la rueda en los hundimientos de la suspensión y, si nos ponemos más detallistas, el centro de gravedad un poco más bajo y una masa

Nueva ubicación de batería. Más despejada para el paso de rueda y lejos de salpicaduras.



LA REVERB
AXS SE LANZA
EN UNA GRAN
CANTIDAD DE
MEDIDAS Y
OPCIONES



**ARQUITECTURA
INTERNA 100%
AIRE, CON DOBLE
CÁMARA Y SIN
HIDRÁULICO**

suspendida menor para la parte móvil de la tija. Además, este diseño también se asocia a cambios internos.

POR DENTRO

Interiormente la tija es muy diferente a la actual, aunque con unos cambios que ya vienen precedidos por el modelo de gravel XPLR. Este modelo, que era la última tija lanzada por la marca hasta la fecha, aunque por fuera era similar al anterior modelo MTB, sin embargo por dentro ya incorporaba el nuevo diseño Air-Over-Air, en el que se prescinde de un circuito de aceite y se incorpora una doble cámara de aire, y ya tenía asociada la tecnología ActiveRide, un pequeño recorrido de la tija cuando no está completamente extendida que aportaba algo de confort. De hecho este modelo seguirá en catálogo.

Con una estructura externa diferente, la nueva RockShox Reverb AXS por dentro también sigue este mismo concepto: una doble cámara de aire, sin circuito hidráulico, y la tecnología ActiveRide, que, en este caso, está destinada, según la marca, a facilitar las subidas trialeras en ebike, que hacemos con el sillín un poco bajado. Hay que aclarar que el ActiveRide sólo se activa cuando hundimos la tija, en extensión completa ésta se muestra firme.

A nuestro entender la gran ventaja de este diseño simplificado va a estar en la fiabilidad de la tija, diremos adiós a ese purgado periódico que había que hacer cuando el aire se mezclaba con el aceite. De hecho ya no hay la Vent Valve que permitía esta operación. Ahora la válvula Schraeder presente, ubicada en la piña (hay que quitar el sillín para acceder) nos permite personalizar la firmeza del ActiveRide, así como la fuerza necesaria para hundir la tija y la velocidad de extensión. De serie la tija trae la presión máxima permitida, 600 psi, y con ella el ActiveRide permite un hundimiento que hemos cifrado en torno a los 5 mm.

El tema mantenimiento también se favorece por una arquitectura de la tija muy simplificada, y la oferta por parte de la marca de todos los elementos de la tija como repuesto, que son los siguientes: tubo superior, conjunto de pistón, tubo inferior, conjunto de abrazadera del sillín, módulo electrónico, conjunto de base interna y kit de servicio de 2 años. La marca asegura que sólo necesitaremos hacer un mantenimiento anual o cada 300 horas de desmontaje, limpieza y lubricación, y un mantenimiento más profundo cada dos años con el kit correspondiente.

CÓMO VA Y PARA QUIÉN ES

Esta tija es válida para usuarios desde el XC al enduro, más abajo verás que hay versiones de recorrido para cualquier uso, pero para afinar más en el usuario potencial hay que empezar por hablar del dato del peso. El nuevo modelo tiene un peso similar a la anterior, 598 g sin el mando en medida de 100 mm y 31.6. Por hacer una referencia comparativa, el dato de peso declarado de la Fox Transfer Neo es de 543 g en las mismas medidas, aunque hay que aclarar que, al contrario que la Reverb, este no es un dato verificado por nosotros, es un dato de fábrica. Por aumentar la perspectiva, vamos a compa-

EXCLUSIVA

larla con una tija estándar con cable, con hidráulico, siempre en las mismas medidas. Por ejemplo una tija Downlow de Cannondale en 100 mm, con cable y mando, pesa alrededor de 590 g, así que si la comparamos con la Reverb, sumándole el mando Pod Rocker con abrazadera (655 g en total) hay cierto sobrepeso pero no es algo muy destacable. Si la comparamos con una tija ligera para XC, por ejemplo la Fox Transfer SL, de la que tenemos datos verificados, con mando y cable, ronda los 450 g (según longitud de cable), así que en este caso el incremento de peso ya es más considerable, lo que hace que el usuario potencial XC de alto rendimiento muy cuidadoso con el peso puede pensárselo más para montar la Reverb AXS.

En contraprestación tenemos las ventajas de esta tija. Activarla es mucho más fácil que con un mando de cable, siempre funciona correctamente sin hacer nada de fuerza, incluso con dedos fríos o cualquier otra circunstancia, no se desajusta el cable, podemos sincronizarla con transmisión AXS con todas sus ventajas (ver recuadro aparte), y la instalación es super sencilla y deja libre de cable nuestra bici.

En cuanto a cómo funciona esta tija, recupera con gran viveza, algo que podemos regular mediante la válvula de presión, así como la fuerza necesaria para hundirla. Si somos ligeros merecerá la pena bajar un poco esa presión con una bomba compatible. La ubicación de la batería, que ya hemos visto que es la más protegida frente al barro y salpicaduras de la rueda, tendrá sus defensores y detractores a nivel estético, a nosotros lo que nos ha pasado es que, en la versión de 100 mm, los muslos llegaron a rozar la batería en algunas posturas de pedaleo, especialmente la parte izquierda, que sobresale algo más, algo, en cualquier modo, que no fue especialmente molesto, y que va a depender, por supuesto, del tamaño de los muslos y la manera de pedalear de cada cual, y que deducimos que sólo puede ocurrir en esta versión de 100 mm. También la hemos probado en un recorrido superior y nada de esto ocurre.

También hay que hablar de la funcionalidad ActiveRide. La vemos útil sólo para usuarios ebike, ya que en una bici tradicional es raro que nos vayamos a enfrentar a una subida con la tija un poco bajada, que es lo que se necesita para conseguir este pequeño recorrido. Probandolo en una ebike, tendremos que jugar con la presión del sistema para notar el efecto más patente. Con la presión al máximo, tal como viene de serie, el efecto es sutil y se enmascara con la suspensión trasera.

MEDIDAS DISPONIBLES

La RockShox Reverb sale al mercado con un montón de versiones disponibles. Hay tres diámetros de tija, para los estándar 30.9mm, 31.6mm, 34.9mm, y hay hasta 11 longitudes disponibles, con siete recorridos posibles, entre los 100 y los 250 mm en intervalos de 25 mm. En cuanto a su precio, es de 600 €, incluso un poco más económica que el modelo previo. Toda la información en www.sram.es ○○

EL ECOSISTEMA AXS

La tija RockShox Reverb sigue formando parte del universo AXS, y utiliza la misma batería que los cambios o Flight Attendant. Así podemos sincronizarla con nuestra transmisión AXS, y, mediante la app AXS, podremos asignar cada uno de los diferentes botones de los mandos a diferentes funciones, ya sea el mando estándar AXS, el Rocker, el Pod Rocker o el Pod Controller.

Podemos, por ejemplo, hacer que el mando derecho sea para los cambios y en el izquierdo los dos pulsadores activen la tija, o que el mando derecho inferior suba coronas y el izquierdo las baje y los pulsadores superiores activen la tija... o todas las combinaciones que se nos ocurran. Por ahora no es compatible con Blips Wireless y no envía datos a Flight Attendant, si bien la marca recomienda emparejarlo con este sistema de suspensión inteligente si lo tenemos instalado en nuestra bici. Por si tienes esa duda, el emparejamiento AXS funciona tanto con las transmisiones modernas T-Type como con las antiguas. Y por supuesto, si no cuentas con transmisión AXS, puedes simplemente emparejar la tija con cualquiera de los mandos AXS compatibles (tendrás que hacerte con uno).



**GRAN SALTO
ADELANTE
A NIVEL DE
MANTENIMIENTO**



PRESENTACIÓN FRENOS SRAM MOTIVE

¡ME MOTIVAN!

LOS MAVEN FUERON LA AVANZADILLA, SE VENÍAN CAMBIOS DE GRAN CALIBRE EN LA GAMA DE FRENOS SRAM... DESPUÉS LLEGARON LOS DB8 Y AHORA SE COMPLETA LA RENOVACIÓN CON UN MODELO QUE VA A SER UN PILAR DE LA NUEVA COLECCIÓN DE FRENOS DE LA MARCA AMERICANA, LOS MOTIVE. LOS HEMOS PROBADO, ¡Y VAN DE LUJO!

EN APENAS UN AÑO SRAM HA REVOLUCIONADO SU COLECCIÓN DE FRENOS PARA MTB. LA MARCA AMERICANA ANHELA CONSEGUIR EN LOS FRENOS EL MISMO ESTATUS QUE SE HA GANADO EN TRANSMISIONES, Y PARECE QUE HA REDOBLADO ESFUERZOS PARA CONSEGUIRLO. Nos vamos a centrar en los nuevos Motive porque van a ser trascendentales en la gama, y porque además ya los tenemos instalados y probados, y sabemos cómo funcionan, pero antes vamos a aclarar todos los cambios que llegan cuando hablamos de frenos SRAM.

UNA GAMA COMPLETAMENTE RENOVADA

Olvidate de modelos como Level o Code. Eso ya es parte del pasado. Durante un año han convivido con modelos nuevos como los Maven o los DB8... pero eso era algo provisional. Con la llegada de los sólidos Maven para gravity y ebike, SRAM y todos los usuarios pudimos comprobar que había

un nuevo rumbo, y que ese rumbo tenía buena pinta. Los Maven han demostrado su poderío y solidez durante este pasado año, y SRAM ha bebido de las mismas aguas para desarrollar y finalmente lanzar los nuevos Motive, protagonistas de esta prueba, que se presentan a la vez que una nueva versión Base más accesible de los Maven, y los nuevos modelos DB6 y DB4, hermanos directos de los DB8. Consulta el recuadro aparte donde te contamos las características esenciales de estos nuevos modelos y versiones.

Centrándonos en los Motive, que hemos podido probar en una edición limitada o Kit Ultimate Expert, se trata de un modelo destinado a sustituir tanto a los Level como a los Code. SRAM buscaba, "un modelo tan ligero como el Level y tan potente como el Code" y ha conseguido un nuevo freno considerablemente ligero, aunque no tanto como unos Level Ultimate (unos 35 g. más por unidad pesados con longitud de latiguillos similar), y a la vez potente, al menos al nivel de los Code. Estamos hablando de unos frenos de cuatro pistones que, en su mejor ver-



Edición limitada.
Esta serie especial
de los Ultimate, el Kit
Ultimate Expert, tiene
este llamativo color.
Los Motive Ultimate
tienen acabado plata.



TEXTO:
Miguel Lorenzo

FOTOS:
César Cabrera



1 Exteriormente se dan “un aire” a los Maven y DB8, interiormente siguen una misma filosofía. **2** Los Motive son un modelo polivalente, desde el XC al trail agresivo, compatibles con distintos tipos y diámetros de disco. **3** El diseño de maneta Direct Drive tiene control de alcance y, en esta versión, maneta de carbono y rodamiento en el pivote de giro.





**ENSEGUIDA
DEMOSTRARON
SU GRAN
POTENCIA Y
BUEN TACTO**



sión Ultimate, está en un peso similar, por poner una referencia, a los Shimano XTR de cuatro pistones, tal como hemos comprobado, y con unas prestaciones excelentes, como ahora veremos.

El desarrollo de estos nuevos frenos, con una estética angulosa y "proto" en la pinza que nos recuerda a los Maven, y bastante similar externamente a los DB8, está basado en una premisa que es general en la nueva gama SRAM: se abandona definitivamente el uso de líquido DOT y toda la gama usa aceite mineral desarrollado en colaboración con Maxima Racing Oils, buscando que las juntas presenten un comportamiento homogéneo, independientemente de la temperatura o la frecuencia de sangrado. La elección de aceite mineral, menos agresivo, va a reducir las necesidades de mantenimiento, de una manera drástica, en palabras de la marca.

Al contrario que los Maven, con su palanca SwingLink, en los Motic se utiliza el diseño DirectLink en el desarrollo de la maneta y émbolo, más ligero, algo menos potente, y con únicamente regulación de alcance, mediante dial, y no de punto de contacto. Además, como en toda la gama, el diseño es Stealth, con el depósito pegado al manillar, más compatible con cableado integrado, y que también "marida" perfectamente con un cableado tradicional por el cuadro, tal como hemos comprobado.

Los Motic utilizan las pastillas Large del anterior Code o los DB8, disponibles con compuesto orgánico o sinterizadas, y son compatibles con discos de diseños HS2, Centerline o los ligeros Centerline X con araña de aluminio. SRAM ha concebido sus Motic con un amplio rango de usos. Esta polivalencia los lleva desde el XC al Trail más potente. Según utilicemos unos u otros diseños y diámetro de discos y compuesto de pastillas iremos de la mayor ligereza a la mayor potencia.

Como decíamos, nosotros hemos podido probar la versión Ultimate, con su kit de



EXCLUSIVA

MENOS ES MÁS

ASÍ QUEDA LA COLECCIÓN DE FRENOS SRAM

La gama de frenos SRAM pasa a reducirse a sólo 10 modelos (además de los kits **Ultimate Expert** de edición limitada de los **Motive** y **Maven**). Así pues, pasamos de los hasta 27 modelos con líquido de frenos DOT que había hasta ahora a únicamente 10 con aceite mineral, y todos con cuatro pistones, renunciando a tener un modelo ultraligero y apostando por las prestaciones en toda la gama.

Centrándonos en las novedades, ya hemos hablado de las versiones de los **Motive**, y estos son sus precios (sin discos, excepto el kit **Ultimate Expert**): **Motive Ultimate**: 300 €. **Motive Ultimate Expert**: 655 €. **Motive Silver**: 245 €. **Motive Bronze**: 190 €. En los **Maven**, además de las versiones ya existentes **Ultimate**, **Silver** y **Bronze**, la nueva versión **Base** es más accesible y con diseño de maneta **DirectLink** en lugar de **SwingLink**, y cuesta 200 €. Además, el kit **Maven Ultimate Expert** cuesta 655 €. Por último, como frenos accesibles y polivalentes, a los **DB8** se añaden los **DB6** (105 €) y **DB4** (80 €). A diferencia de los **DB8**, que cuenta con diseño de manetas ambidiestras que podemos colocar a ambos lados, los **DB6** y **DB4** tienen maneta específica para cada lado, y además, mientras los **DB8** y **DB6** son compatibles con abrazadera **MatchMaker X**, los **DB4** no lo son. El tacto y potencia es igual en los tres modelos.

edición limitada **Expert**, con un color turquesa moteado por la cara visible y negro por la interior, un kit que se acompaña de dos juegos de discos **Centerline X** en 180 y 160 mm, conjunto de pastillas orgánicas y sinterizadas, adaptadores, un kit de sangrado, y multiherramienta y que, al igual que los **Ultimate**, cuentan con tornillería de titanio, palancas de carbono y rodamiento en el pivote de la maneta.

Además, SRAM nos ofrece los **Motive Silver**, con palanca de aluminio y rodamiento en el pivote de la maneta, y los más económicos **Motive Bronze**, con palanca de aluminio y pivote con casquillo de fricción. Echa un vistazo al recuadro aparte para consultar los precios de cada versión.

¿Y CÓMO VAN?

Pues tal y como decíamos al principio, estos frenos van realmente muy bien, con una potencia, tacto y consistencia excelentes. Los hemos probado con pastillas sinterizadas y discos **Centerline X** de 180 mm delante y 160 mm detrás, y, tras un rodaje inicial, pronto estaban dando todo su potencial, con mucha mordiente, y muy modulable, algo inherente a los diseños de cuatro pistones, y un tacto muy consistente en bajadas largas.

Nos encanta la ergonomía de la palanca, y, sobre todo, la consistencia que mencionamos. La maneta llega al punto de contacto y se mantiene ahí, haciendo más precisa la frenada, y, a pesar de su considerable potencia, permitiéndonos dosificar la retención en terrenos delicados con precisión y seguridad.

Sólo nos queda refrendar estas excelentes sensaciones con un test de larga duración, algo importante con unos frenos, y en diferentes condiciones, como una climatología calurosa. Mientras lo confirmamos, algo nos dice que SRAM puede haber dado definitivamente con la tecla. ○○





EL FESTIVAL DE LAS BICIS ELÉCTRICAS

24-25 MAYO 2025
LOS MOLINOS (MADRID)

¡Ven a probar las mejores e-bikes del mundo!!

**RESERVA YA
TU BICI* EN:
testthebest.es**

**Hasta agotar
disponibilidad*





TREK POWERFLY FS+ 6

RUTAS SIN LÍMITES

POR AUTONOMÍA, COMODIDAD Y CAPACIDAD PARA TRANSPORTAR, LA POWERFLY FX+ ES UNA DE ESAS BICICLETAS CAPAZ DE LLEVARTE AL FIN DEL MUNDO.

LA TREK POWERFLY FS+ ES UN BICICLETA TRAIL QUE HA SIDO DISEÑADA PARA DISFRUTAR PLENAMENTE DE LA NATURALEZA. Cumple sobradamente en todo tipo de terrenos y entornos, y sin duda se va a convertir en la amiga más fiel de quien comienza a hacer sus primeras rutas de nivel en la montaña, de los amantes de los largos viajes, y de quien necesita una doble suspensión para el día a día, desde ir al trabajo a salir a montar los fines de semana.

La comodidad y la utilidad son sus principales objetivos y sus principales cualidades, sin olvidarse de ofrecer el máximo rendimiento en la montaña, algo que quedó patente en el último rediseño del cuadro, en el pasado

COMODIDAD, UTILIDAD Y SIN OLVIDARSE DEL RENDIMIENTO Y DIVERSIÓN EN MONTAÑA

septiembre de 2024. Si la anterior Powerfly FS+ era más urbana, o más SUV como la definían en Trek, con una patente orientación a la ciudad, esta nueva versión, la 4ª generación de Powerfly, es más Mountain Bike. Monta un interesante cuadro de aluminio, ruedas de 29" a partir de la talla mediana, suspensiones de 130 y 120mm y un potente motor Bosch con batería de 800Wh.

El cuadro es un Alpha Platinum, el mejor aluminio de Trek, de robusta construcción, como podemos apreciar en la parte trasera con unas vainas de unas dimensiones considerables.

Analizándolo de delante a atrás, encontramos una dirección cónica convencional, sin topes laterales, con guiado de cables por el interior con entrada por el tubo horizontal. En la intersección entre el tubo superior e inferior quedan a la vista unas generosas soldaduras, con una estética



TEXTO:
Sandra Chapa

FOTOS:
César Cabrera







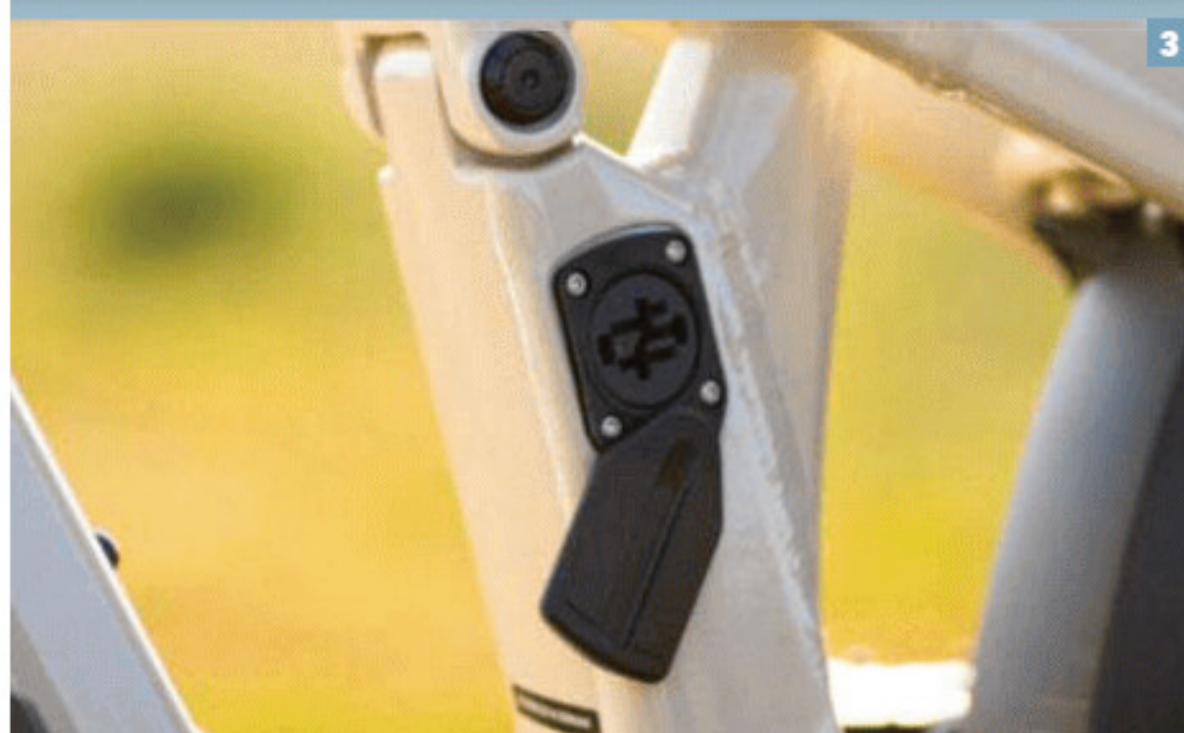
1



2



4



3



5

old-school que hará las delicias de muchos. El amortiguador Fox tiene dos modos de funcionamiento, abierto o cerrado, que es un cierre muy firme. La suspensión delantera también es una Fox, una poco vista AWL HD-Rail, más orientada a un uso viajero y mixto urbano-campo, con una absorción cómoda pero más limitada que la trasera en entornos abruptos de montaña. También tiene mando de endurecimiento hasta un punto muy firme, que limita las oscilaciones. La geometría es muy cómoda, como se puede apreciar claramente, es una bicicleta corta, para pedalear durante largas jornadas sin incomodidades asociadas a la postura. En esto también contribuye su elevado manillar y corta potencia. En este punto hay que comentar que estos dos componentes son bastante, por decirlo así, sencillos, en comparación al resto. La dirección de 66° permite una directa y ágil maniobrabilidad, perfecto para las salidas de día a día, aunque se muestra algo nerviosa en bajadas rápidas. En las subidas, la posición de pedaleo es buena, y las largas vainas contribuyen a que la rueda delantera no pierda contacto con el suelo

1> El cuadro está construido en aluminio Alpha Platinum, el de más calidad en Trek, y con unas dimensiones que aseguran la solidez, sea cual sea la carga y uso que demos a la bici.

2> Con hasta 85 Nm, el motor Bosch Performance Line CX nos brinda un apoyo que nunca nos dejará escasos incluso aunque vayamos con una carga elevada,

aprovechando las posibilidades de equipación que permite esta bici a nivel de capacidad de carga.

3> Puerto de carga de la batería de 800 Wh, que también es extraíble para carga remota y admite extender. Trek declara que, cargada al completo y en modo Eco puedes llegar a hacer 150 km. Hemos preferido usar los modos auto intermedios, y la

autonomía es igualmente elevada. En ningún caso nos hemos acercado a los límites.

4> En la horquilla encontramos una poco conocida Fox AWL HD-Rail, un modelo orientado a viajes y uso mixto que, además, incluye soportes que podremos utilizar para acoplar portabultos. Esto es algo extensible al cuadro, muy adaptado a la equipación.

5> Nos gusta que se haya apostado por el modelo Purion 200 para el display del set motor, que nos aporta mucha información y hasta cinco botones para el control. No es un tipo de bici para apostar por el minimalismo.

TRAS EL ÚLTIMO REDISEÑO, TREK HA CONVERTIDO A SU POWERFLY EN UNA BICI MÁS ORIENTADA HACIA EL USO MOUNTAIN BIKE

Lo mejor. Es muy cómoda y súper versátil, y con un gran nivel de autonomía.

A mejorar. El manillar y potencia están a menor nivel que el resto de equipación.

Posición de conducción erguida y muy cómoda, en la línea y objetivos de esta bici.

El set de suspensiones es responsabilidad de Fox tanto en horquilla como en amortiguador.

Monta una batería de 800 Wh, que agradeceremos en largas excursiones lejos de casa.

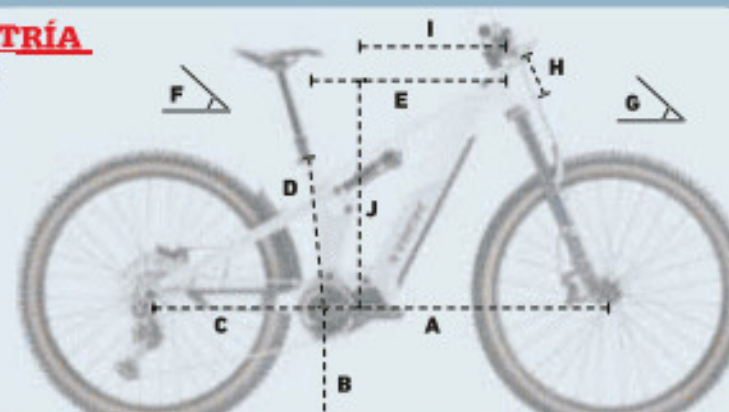
FICHA TÉCNICA

CUADRO Aluminio Alpha Platinum. 120mm de recorrido. **AMORTIGUADOR** Fox Float Rhythm. **HORQUILLA** Fox AWL Rail HD. 130 mm de recorrido. **MOTOR** Bosch Performance Line CX. Bielas E*thirteen E*spec Plus, 160 mm. **BATERÍA** Bosch PowerTube 800Wh. **DISPLAY** Bosch Purion 200. Cambio Shimano Deore XT. **[MANDOS CAMBIO** Shimano Deore SLX. **[CASETE** Shimano Deore. 11-51d. 12 vel. **CADENA** Shimano M6100. **FRENOS** Shimano M6120. Discos 203mm. **DIRECCIÓN** FSA IS-2. **POTENCIA** Bontrager Comp, 31,8 mm. 50 mm. **MANILLAR** Bontrager Comp. 40 mm altura, 780 mm ancho. **SILLÍN** Bontrager Verse P3. **TIJA SILLÍN** Fox Transfer. 150 mm. **BUJES** Shimano TC500. **LLANTAS** Bontrager Line TLR 30. **CUBIERTAS** Bontrager Gunnisson Pro XR, 29x2,40" **PESO** 25,250 Kg (talla M, con pedales) **TALLAS** S, M, L, XL **COLORES** Blanco o negro. precio 5.699€. **+INFO** www.trekbikes.com

TREK POWERFLY ES+6

GEOMETRÍA

A: 1.223
B: 330
C: 461
D: 400
E: 595
F: 66°
G: 77°
H: 110
I: 450
J: 629+





EL DETALLE

MEJOR SUSPENSIÓN>

Active Braking Pivot. Por detrás, hay un elemento fundamental, y es la articulación concéntrica entre vainas y tirantes ABP o Active Braking Pivot. Este punto de pivote lo que hace es tratar de independizar la influencia de la suspensión de la frenada, evitando que se endurezca y quede limitada su capacidad de absorción cuando frenamos. La realidad es que la acción del ABP se nota, se siente la rueda trasera más pegada al suelo, notas que bota menos, y tiene menos tendencia a derrapar, lo cual es un punto extra de seguridad. Además, a esto se le suman los neumáticos Bontrager de doble compuesto de goma, que ofrecen un alto agarre, y son tubeless.



LA GEOMETRÍA ES MUY CÓMODA Y PERMITE PEDALEAR DURANTE HORAS SIN CANSANCIO



en ningún momento.

El sistema eléctrico también se encarga de nuestra comodidad y felicidad. El modo Turbo, el Bosch Performance Line CX con 85Nm empuja como un caballo percherón, es capaz de ayudarte a subir, a ti y a tu carga, por donde sea, la limitación la encontrarás en el agarre de los neumáticos o en tu propia técnica. Aparte cuenta con los otros 3 modos habituales, desde abajo, el Eco, con el que nos ofrece una autonomía de 150 km con la batería llena, pasando por los dos modos de gestión automática, el Tour + y el eMTB. Con estos modos no tienes que hacer nada, el propio sistema regula la asistencia en tiempo real en función de las necesidades, siendo el Tour+ un modo menos potente y más conservador con la autonomía, y el eMTB más dinámico, reactivo y gastón.

Aunque lleves la bici muy cargada, o abuses de los modos altos de asistencia, no vas a tener problema con la autonomía, pues la Trek monta la batería más grande

de Bosch, de 800Wh, con posibilidad de acoplar por tu cuenta un extender Bosch Powermore de 250Wh. La batería es extraíble para su recarga remota, mediante el sistema RIB de Trek, que la libera fácilmente con la misma llave de seguridad. La parte exterior está protegida con una de plástico y goma, y también de plástico es el protector del motor. La vaina derecha también está muy bien aislada de ruidos y golpes, con un buen protector de goma. Los descensos con esta bici son muy silenciosos, no sólo porque el protector filtra los golpes de la cadena, sino porque el propio motor no emite traqueteo alguno.

FULL EQUIPE

Si tu intención es viajar, o usar la bici para todo, incluso con capacidad para llevar cierta carga, estás de suerte. Tanto en el cuadro como en la horquilla encontrarás diferentes puntos de anclaje. En el basculante, aparte del guardabarros integrado, también cuenta con roscas para un portabultos y para fijar un caballete o

pata de cabra en la vaina izquierda. Por cierto, la palanca del eje trasero es una llave allen que nos servirá para apretar los tornillos de los pivotes de la suspensión. En la horquilla encontramos roscas para fijar una luz, guardabarros y también portabultos. La Ruta de la Plata, el Camino de Santiago o el del Cid son destinos ideales para esta bicicleta.

Respecto al resto de equipamiento, monta tija telescópica para hacer más seguros los descensos, unos frenos Shimano SLX con discos de 203 mm que detienen la bici sobradamente, y una transmisión de 12 velocidades con cambio Shimano XT con un amplio rango de desarrollos desde la corona de 10 a la de 51 dientes. Las ruedas son tubeless ready para olvidarte de los pinchazos. Como ves, una bici cómoda, completa en todos los sentidos, ideal para disfrutar de la montaña sin grandes pretensiones técnicas, para largas rutas apurando las horas del día, pequeñas escapadas de fin de semana o largos viajes con equipaje cruzando el país. ○○





BERRIA STRATOS XX

APUESTA GANADORA

CON ESTA EBIKE ALL-MOUNTAIN BERRIA HA PUESTO TODA LA CARNE EN EL ASADOR, APOSTANDO POR UN CUADRO DE FIBRA DE CARBONO AL 100% Y A UN SISTEMA ELÉCTRICO COMPLETO SRAM, TANTO EN MOTOR COMO EN TRANSMISIÓN Y SUSPENSIONES.

CON 160 MM DE RECORRIDO, CONFIGURACIÓN DE RUEDAS MULLET, CON LA DELANTERA DE 29" Y LA TRASERA DE 27,5", Y ÁNGULO DE DIRECCIÓN DE 64,5°, ESTA ALL-MOUNTAIN ESTÁ DISEÑADA PENSANDO EN LOS DESCENSOS, PERO SIN DEJAR DE LADO EL CARÁCTER REACTIVO Y PEDALEADOR DE BERRIA. La Stratos está disponible en 3 versiones sobre un mismo cuadro, la S1000 (7.499€) la X0 (8.499€) y la XX que probamos, tope de gama y con suspensiones electrónicas RockShox Flight Attendant.

DISEÑO DIFERENCIADOR

El cuadro es un monocasco de carbono UHM3X, con fibras Toray

T800, T1000 y M55J, una combinación que busca rigidez, ligereza y comodidad. El basculante también es de carbono, siendo únicamente de aluminio la bieleta que empuja el amortiguador. Es innegable que el diseño de la Stratos es exclusivo, con unas formas orgánicas muy elaboradas. En la parte frontal encontramos una dirección con topes laterales, y con paso para el guiado de cables, bueno, mejor dicho "del cable", ya que sólo está el latiguillo de freno trasero, el resto es inalámbrico. Éste entra por la parte inferior de la potencia del conjunto de manillar y potencia de carbono Avanforce.

ES INNEGABLE QUE EL DISEÑO DE LA STRATOS ES EXCLUSIVO Y ELABORADO

Junto a la dirección, en el tubo horizontal, está el display SRAM, perfectamente integrado. En el tubo inferior o diagonal se encuentra la batería integrada SRAM, de 720Wh, sin capacidad de desmontaje para su recarga fuera de la bici. El puerto de carga está colocado sobre el motor, cubierto con un



TEXTO:
Iván Mateos



FOTOS:
César Cabrera





1> El montaje tope de gama de la Berría Stratos cuenta con la inteligencia autónoma del sistema de suspensiones Flight Attendant. Olvídate de bloqueos y céntrate en subir y bajar.

2> El cierre de sillín es del tipo cuña o expansor, y queda muy bien integrado, protegido por una tapa de goma.

3> Un display muy integrado que nos ofrece la informa-

ción básica y responde al concepto general de limpieza en el diseño y montaje de esta bici.

4> El montaje full SRAM incluye los tremendos Maven, más que sobrados para cualquier bici, cualquier condición y cualquier manera de pilotar.

5> Estos pivotes de las punteras encontramos uniones tipo sándwich, para más

solidez. El resto las uniones son simples. Merece la pena destacar la integración de las vainas en el cuadro, dando continuidad a las líneas.

6> El cableado entra por la pipa de dirección, en este caso podemos decir que "el cable" entra por la pipa de dirección, ya que con el set inalámbrico de esta bici se ve muy limpia de cables.

tapón de goma, y que también nos servirá para conectar un extensor de batería de 250Wh de manera opcional.

El basculante es una pieza clave en el sistema de suspensión Y-Link, con articulaciones tipo Horst-Link en las vainas que aumentan la suavidad y efectividad de la suspensión en las frenadas. El sistema ha sido optimizado para el pedaleo, buscando una rápida reactividad y agilidad de respuesta, con valores en torno al 100-120%, algo que en esta bici queda como un dato anecdótico, ya que las suspensiones inteligentes RockShox Flight Attendant se encargan de todo, de la máxima eficiencia de pedaleo y máxima suavidad de absorción.

Un buen detalle, y que no todas las marcas acostumbran a utilizar, es la colocación de un guardabarros protegiendo el pivote principal de la suspensión, un punto donde se acumula barro y tierra y acaba por deteriorar el cuadro. También monta de serie un pequeño guardabarros en los tirantes, que contribuye a proteger el amortiguador.

En torno al amortiguador encontramos el rasgo más diferenciador de la Stratos, los dos tirantes que lo envuelven, un diseño que ya hemos visto en otras marcas pero que en este caso aparece por ambos lados. En el lado derecho el tirante deja muy poco margen para manipular, y acoplar la bomba de presión para modificar la precarga del amortiguador no es una tarea sencilla. Geométricamente, el ángulo de dirección es de 64,5°, el de sillín de 76°, que adelanta el peso sobre el motor, para sacar la máxima eficiencia al pedaleo. Es una bici larga, con una postura trail, y amplia distancia entre ejes.

LÍNEAS MODERNAS Y MÁXIMA INTEGRACIÓN PARA UN DISEÑO DIFERENCIADOR

El set de suspensiones Flight Attendant eleva las capacidades de absorción y amortiguación por su control inteligente.

Sillin Fizik Terra Aidon X5, en un conjunto de equipamiento de alto nivel.

Lo mejor. Ecosistema SRAM. Personalización. Cuadro 100% carbono.

A mejorar. Tubo diagonal sin protección. Conexión bomba amortiguador. 3 tallas.



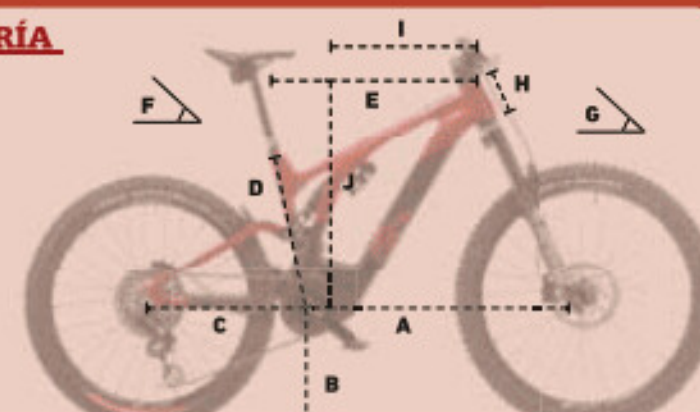
FICHATÉCNICA

CUADRO Fibra de carbono HM3X. 160mm de recorrido. **AMORTIGUADOR** Rock Shox VIVID Ultimate Flight Attendant. **HORQUILLA** RockShox ZEB Ultimate Flight Attendant. 160 mm de recorrido. **MOTOR** SRAM Eagle Powertrain. Bielas FSA. Plato 34d. **BATERÍA** SRAM Eagle Powertrain Full Size, 720Wh. **DISPLAY** SRAM Eagle Powertrain AXS Bridge. **CAMBIO** SRAM XX AXS Eagle. **MANDOS CAMBIO** SRAM AXS POD Ultimate. **CASETE** SRAM XS 1297 Eagle. 10-52d. 12 vel. **CADENA** SRAM XX T-TYPE Flatop. **FRENOS** SRAM Maven Ultimate Stealth 4 Pistones. Discos 200mm. **DIRECCIÓN** Acros Headset ZS56. **MANILLAR-POTENCIA** Avanforce CONDOR. 800mm. **SILLÍN** Fizik Terra Aidon X5. **TIJA SILLÍN** SRAM Reverb AXS. 170 mm. **RUEDAS** DT Swiss H1900 Spline 29"/27,5". **CUBIERTAS** Vittoria E-Mazza Enduro 29x2,60, E-Martello Enduro, 27,5x2,40". **PESO** 23,470 Kg (talla M, con pedales de plataforma). **TALLAS** S, M, L. **COLORES** 3 estándar. Personalizable. **PRECIO** 10.999€. **+INFO** www.berriabikes.com

BERRIA STRATOS XX

GEOMETRÍA

A: 1.239
B: 343
C: 450
D: 425
E: 610
F: 76°
G: 64,5°
H: 105
I: 455
J: 623



57> { **A:** Longitud entre ejes. **B:** Altura de eje pedalier. **C:** Longitud de vainas. **D:** Longitud de tubo de sillín (centro a tope). **E:** Longitud de tubo superior (horizontal virtual). **F:** Ángulo de sillín. **G:** Ángulo de dirección. **H:** Pipa de dirección. **I:** Reach. **J:** Stack. Todas las longitudes en mm }

EL DETALLE

MÁS BAJO MEJOR>

El motor va colocado en vertical, no en horizontal, para conseguir un centro de gravedad más bajo, mejorar la manejabilidad y la estabilidad. Desmontando previamente la protección plástica del motor se podría extraer la batería deslizándola hacia abajo, si fuera necesario, para su cambio o mantenimiento. Además, situar el motor en vertical permite un diseño más compacto de la trasera, y se gana espacio para el paso de rueda (entra un neumático de hasta 2,6) y también permite diseñar una suspensión trasera con una mejor cinemática.

SISTEMA ELÉCTRICO

En el apartado eléctrico la Stratos disfruta de un ecosistema SRAM, que se puede gestionar componente por componente desde la app AXS instalada en el móvil. Desde ella, podemos comprobar el estado de carga de las baterías, una información que hay que seguir de cerca, porque la bici cuenta nada menos que con 4 baterías de recarga frecuente, en tija, motor y suspensiones, y 2 pilas tipo botón en cada uno de los mandos.

El motor SRAM PowerTrain, desarrollado con el soporte de Brose, es un portento en potencia con sus 90Nm de par. SRAM siempre tiende a simplificar sus productos para hacérselo más fácil a los usuarios, de forma que el motor sólo ofrece dos modos de asistencia, el Range, que prioriza la autonomía, y el Rally que prioriza la potencia. En cualquier caso, si quieres contar con un modo "Eco" puedes regular la aceleración y la potencia de los dos modos, para adaptarlos a tus gustos.





El cambio se alimenta de la batería principal, y sólo funciona cuando la bici está encendida. Una batería menos para recargar. Puedes realizar cambios manuales, desde el mando, o automáticos, seleccionando esta opción en la configuración del motor, donde también puedes escoger a qué cadencia o fuerza quieres se produzca el cambio de desarrollo.

Las suspensiones también son automáticas. Con la combinación de sensores y el algoritmo Flight Attendant, el sistema analiza el terreno y cómo pedaleamos y toma decisiones sobre la posición de la suspensión cada 5 milisegundos, configurándose en uno de sus 3 modos: Open (abierto), Pedal (medio), o Lock (bloqueo). También ofrece un modo de funcionamiento manual, donde nosotros elegimos el ajuste desde los botones de la parte superior de la horquilla o desde uno de los botones de los mandos. En este caso, habría que configurar un mando Pod desde la app, para que uno de sus botones realizara esta función. El Flight Attendant también nos permite ajustar la compresión en baja velocidad tanto de la horquilla como del amortiguador. El rebote se ajusta de la manera tradicional, girando el dial rojo.

Las suspensiones se mantienen controladas en todo momento cuando pedaleamos, escuchándose el característico zumbido de sus electroválvulas cuando abren o cierran. En general, la Stratos se siente como bici

con suspensiones más próximas al trail que al enduro, aunque por geometría y por su rueda trasera pequeña, la bici demuestra una gran estabilidad y confianza en escalones o bajadas inclinadas.

El montaje tope de gama se completa con unos poderosísimos frenos SRAM Maven que, literalmente, son capaces de frenarte en seco, y unas ruedas DT Swiss con llanta de aluminio y bujes con radiado direct pull, que transfieren la pedalada al suelo al instante. Es un buen detalle la integración del sensor de velocidad en el disco de freno trasero.

A LA CARTA

La Stratos está dentro del programa de personalización de Berria. En este modelo en concreto nos da la posibilidad de elegir el conjunto de manillar y potencia, y también de montar un juego de rueda de carbono Zipp 3Zero Moto, con un suplemento, unas ruedas que quedarían perfectas para redondear el ecosistema SRAM. La Stratos

está disponible en 3 colores estándar pero a través del programa Iris tienes decenas de combinaciones dentro de una paleta de colores preestablecida por la marca.

CONCLUSIÓN

La Berria Stratos es una All-Mountain, rápida como una trail. Tiene una posición de pedaleo efectiva, larga, y con un dirección lanzada que proporciona una gran estabilidad, a costa de un manejo menos ágil en senderos más revirados. Su sistema eléctrico es muy potente, y ofrece un sinfín de configuraciones, no sólo en el motor, también en las suspensiones y en los mandos aunque para sacarle el máximo partido tienes que ser aficionado a la tecnología. Uno de los puntos fuertes de esta bici es que una vez la has configurado, puede ser totalmente autónoma, gestionando por ti tanto la asistencia del motor como el bloqueo de las suspensiones. Sólo tendrás que preocuparte de tener las baterías a punto. ○○

**NO SE PUEDE
PEDIR MÁS EN
AUTOMATISMOS,
TANTO EN
TRANSMISIONES
COMO EN FRENADA**

TEXTO:
Iván Mateos
FOTOS:
Fox Racing Shox



PRESENTACIÓN FOX 34 SL, 36, 36SL, FLAT X2 Y DH2

REVOLUCIÓN

XC, TRAIL, ENDURO, DH, ELÉCTRICAS, TODAS LAS ESPECIALIDADES DEL MTB VAN A PODER CONTAR CON LAS MEJORAS QUE ENCONTRAMOS EN LAS NOVEDADES QUE FOX ACABA DE PRESENTAR. TENEMOS UNA NUEVA HORQUILLA 34 SL QUE VIENE A SUSTITUIR A LA AFAMADA 34 SC, NUEVAS 36 Y 36 SL Y, EN LA COLECCIÓN GRAVITY, HAY RENOVACIÓN TOTAL DE LOS AMORTIGUADORES FLOAT X2 Y DHX2

FOX HA PRESENTADO EN UNOS POCOS DÍAS GRANDES NOVEDADES DESTINADAS A USUARIOS DE DIFERENTES ESPECIALIDADES. COMENZAMOS CON SU NUEVA HORQUILLA PARA XC 34 SL.

HORQUILLA FOX 34 SL EL XC A OTRO NIVEL

Fox redefine el concepto de horquilla de suspensión para las bicicletas de montaña de recorrido corto con la presentación de la nueva 34 SL. Diseñada para los, cada vez más técnicos, circuitos de XC de la Copa del Mundo, y para satisfacer las demandas de los usuarios de Cross Country, la nueva Fox 34 SL ofrece una capacidad sin precedentes, con un nuevo chasis completo de 34 con hasta 130 mm de recorrido, manteniendo un peso apto para competición en la Copa del Mundo.

La nueva Fox 34 SL se basa en el legado de la 34 Step-Cast (SC), ofreciendo mayor rigidez, mejor suavidad y más recorrido. Ante la creciente demanda de un recorrido de 130

mm entre los ciclistas de XC, los ingenieros de Fox desarrollaron una horquilla que lleva los límites del rendimiento de una suspensión XC a un nuevo nivel. El recorrido disponible es de 110 mm, 120 mm y hasta 130 mm, sin comprometer el peso.

INNOVACIONES CLAVE

Nuevo chasis: El nuevo arco de la 34 SL envuelve la parte superior de las botellas para aumentar la rigidez torsional en un 17% en comparación con la anterior 34 SC. Los ahuecados en lugares estratégicos ayudan a minimizar el peso. Además del arco, la corona de aluminio Serie 7000 contribuye a la rigidez torsional general, con mayores perforaciones internas para aligerar la estructura y un acabado anodizado negro, más ligero que la pintura.

Mayor separación entre casquillos: Se ha aumentado la distancia entre casquillos de cada botella en un 20% en comparación con la 34 SC, proporcionando una suspensión más sólida y suave en general. Notaremos una mayor sensibilidad, especialmente a velocidades más altas, cuando las cargas de flexión sobre

EXCLUSIVA

LA HEREDERA
DE LA EXITOSA
34 SC AUMENTA
RECORRIDO
A 130 MM





**Float
Glidecore.**
Las nuevas
36 y 36 SL
cuentan
con esta
innovadora
cámara de
aire con
bastón
flotante
para reducir
fricciones.



TWIN STICK

DOS EN UNO

El nuevo mando doble Twin Stick integra control de suspensión y de tija telescópica por cable. Utiliza un mecanismo mecánico de rampas y enganches para garantizar un funcionamiento suave. Es compatible con siste-

la suspensión son más intensas.

Amortiguador GRIP SL: Diseñado específicamente para XC, el sistema hidráulico GRIP SL presenta una eficiencia optimizada entre el pedaleo y la amortiguación. El GRIP SL ofrece a los ciclistas el cartucho XC más ligero, con una sensación de conducción a la altura de la Copa del Mundo XCO y XCM.

Canales de lubricación: Estos canales lubrican casquillos y retenes, a la vez que controlan la presión interna. Reubicados al lado interior de las botellas, al no quedar alineados con las cargas longitudinales, se reduce aún más la fricción dinámica a lo largo del recorrido de la suspensión.

Optimización de peso: La 34 SL tiene un peso de solo 1.475 g (29" 130 mm GRIP SL), 40 g más ligera que su competidor más cercano, ofreciendo mayor rigidez y más recorrido. El eje Kabolt SL reduce 12g adicionales en comparación con el eje Kabolt estándar. La barra conificada en el lado del cartucho ayuda a reducir 9 g adicionales. Las botellas rediseñadas con anchura continua minimizan el peso al máximo, al mismo tiempo que permiten un neumático de hasta 2,5" y un disco de freno de hasta 203 mm, algo imposible en un diseño Step-Cast.

Precio: 1.550,00€ (Mando no incluido).

HORQUILLAS FOX 36 Y FOX 36 SL

Con nuevos chasis reforzados y aligerados, más separación entre casquillos y el nuevo bastón de aire Float Glidecore, las nuevas horquillas Fox 36 y 36 SL redefinen prestaciones en All-Mountain y Trail.

La veterana suspensión Fox 36 ha sido y es una referencia en el campo de las horquillas de una pletina y largo recorrido, desde su aparición en el año 2005. En su última evolución, la 36 eleva el listón con sus dos versiones, la Fox 36 para llevar al límite el concepto del All-Mountain, y la Fox 36 SL como versión ligera y que busca dotar de nuevas capacidades al entorno Trail. Al igual que la nueva Fox 34 SL, ambas se presentan con chasis rediseñados, mayor separación entre casquillos y aportan las innovadoras cámaras de aire Float Glidecore.

NUEVA FOX 36: EL ALL MOUNTAIN MÁS AGRESIVO

La nueva Fox 36 ofrece una verdadera sensación de horquilla de enduro como la Fox 38, pero sin su peso, en unos recorridos disponibles de 140 mm, 150 mm o 160 mm. Un chasis actualizado y un aumento significativo en la separación de los casquillos de fricción suman un 20 % más de rigidez torsional en comparación con el modelo 36 anterior, acercándose a la capa-

mas de bloqueo de suspensión de 2 posiciones (Abierto, Firme) o de 3 posiciones (Abierto, Medio, Firme), y permite configuraciones para controlar solo la horquilla, solo el amortiguador o ambos al mismo tiempo. Pesa solo 66 gramos (76 gramos con abrazadera). Precio: 199 €.

cidad de respuesta de dirección del modelo 38. Un nuevo resorte de aire Float más flexible y los canales de lubricación internos hacen que la 36 sea considerablemente más suave a lo largo de su recorrido.

INNOVACIONES CLAVE

Recorrido: Para un uso exigente con preferencia a las bajadas, se la ha dotado de un recorrido de 140, 150 o 160 mm.

Nuevo chasis 36: El nuevo arco envuelve las botellas para aumentar la rigidez torsional de la horquilla en un 20%. Esto otorga a la Fox 36 un respetable 87% de la rigidez torsional que tiene el modelo Fox 38 (en comparación con el 75% de la 36 anterior), y aún así es 275 g más ligera que la 38.

Cámara de aire Float Glidecore: Con un diseño completamente nuevo, el bastón de aire flotante es capaz de absorber la flexión de la horquilla en frenadas o compresiones, proporcionando un recorrido suave en todo momento.

Mayor separación entre casquillos: Se ha aumentado 30 mm la separación entre casquillos, lo que reduce significativamente la fricción.

Amortiguador GRIP X2: Mayor tracción y control. El hidráulico GRIP X2 ajustable en cuatro vías independientes aumenta la capacidad de ajuste.

Amortiguador GRIP X: Una alternativa ligera y más fácil de ajustar al GRIP X2, que equilibra la capacidad de descenso con un rendimiento eficiente en el pedaleo.

Canales de lubricación: Estos canales lubrican casquillos y retenes, a la vez que controlan la presión interna. Reubicados al lado interior de las botellas, al no quedar alineados con las cargas longitudinales, se reduce aún más la fricción dinámica a lo largo del recorrido de la suspensión.

Purgadores de presión: Rediseñados para una igualación de presión más sencilla. Tapa superior de la cámara de aire: Ahora compatible con extractor de casete estándar Shimano, para ajustes de volumen más simples.

Soporte para guardabarros: Ahora se instala sobre el puente y la parte superior de las botellas, en lugar de sobre los purgadores, mejorando la durabilidad y la estética.

ESPECIFICACIONES FOX 36

Tamaño de rueda: 29", 27.5". **Recorrido:** 140 mm, 150 mm, 160 mm. **Avance:** 37 mm, 44 mm (27.5"); 44 mm (29"). **Eje:** Kabolt, 15QR en la serie Performance. **Tamaño disco:** directo 200mm, hasta 230mm. **Cámara de aire:** Float EVOL. **Tubo de dirección:** Cónico de 1.5". **Peso:** 1.920 g (29" 160 mm GRIP X). **Precio:** 1.690€.



FOX 36 SL: RECORRIDO CORTO PARA TRAIL

El modelo 36 SL sustituye al modelo Fox 34 con un 20 % más de rigidez torsional, mientras que el chasis actualizado minimiza el aumento de peso a solo 100 gramos. Con 1.755 g (29" 140 mm GRIP X) y una serie de mejoras en la sensación de conducción, el modelo 36 SL supera a su predecesora, en 120 mm, 130 mm o 140 mm de recorrido.

INNOVACIONES CLAVE

Optimizada para el Trail: Diseñada para un recorrido de 120-140 mm, la 36 SL ofrece la combinación entre rigidez, flexibilidad y rendimiento.

Nuevo chasis: La corona o pletina y el puente entre las botellas están optimizados para la 36 SL, ofreciendo un 20% más de rigidez torsional en comparación con la anterior Fox 34.

Cámara de aire FLOAT Glidecore: Con un diseño completamente nuevo, el bastón de aire flotante es capaz de absorber la flexión de la horquilla en frenadas o compresiones, proporcionando un recorrido suave en todo momento.

Mayor separación entre de casquillos: Se ha aumentado 20 mm la separación entre casquillos respecto a la anterior Fox 34, lo que reduce significativamente la fricción.

Amortiguador GRIP X: Combina rendimiento en descenso con un modo firme de fácil acceso para eficiencia en pedaleo.

Canales de lubricación: Estos canales lubrican casquillos y retenes, a la vez que controlan la presión interna. Reubicados al lado interior de las botellas, al no quedar alineados con las cargas longitudinales, se reduce aún más la fricción dinámica a lo largo del recorrido de la suspensión.

Purgadores de presión: Rediseñados para una igualación de presión más sencilla. Tapa superior de la cámara de aire: Ahora compatible con extractor de casete estándar Shimano, para ajustes de volumen más simples.

Soporte para guardabarros: Ahora se instala sobre el puente y la parte superior de las botellas, en lugar de sobre los purgadores, mejorando la durabilidad y la estética.

ESPECIFICACIONES FOX 36 SL

Tamaño de rueda: 29". **Recorrido:** 120 mm, 130 mm, 140 mm. **Avance:** 44 mm. **Eje:** Kabolt SL. **Tamaño disco:** directo 180mm, hasta 203mm. **Cámara de aire:** Float EVOL. **Tubo de dirección:** Cónico de 1.5". **Peso:** 1.755 g (29" 140 mm GRIP X). **Precio:** 1.650€.

AMORTIGUADORES FLOAT X2 Y DHX2

No cambia el nombre pero sí el diseño del chasis, componentes internos y la amortiguación, y con un rendimiento mejorado para los amortiguadores gravity de Fox. Con la durabilidad de un nuevo diseño monotubo, los beneficios del balance de presión y el ajuste en 4 vías característico de FOX, los nuevos amortiguadores Float X2 y DHX2, respectivamente de aire y de muelle, están destinados a las bicis más agresivas, ya sea enduro, ebikes o DH, en competición o usuarios gravity.

FOX FLOAT X2: ALTAS PRESTACIONES CON AIRE

Externamente ya vemos que tenemos algo completamente nuevo, con un nuevo cuerpo en el que pasamos del diseño de doble tubo del anterior FLOAT X2, que no cumplía con los nuevos requisitos para el balance de presión que buscaba la marca, a un diseño monotubo. Esto también brindó la oportunidad de aumentar el diámetro del eje principal de 3/8" (9,5 mm) a 1/2" (12,7 mm), mejorando aún más la resistencia y la durabilidad. Sin embargo, el cambio a un diseño monotubo supuso un desafío para mantener el ajuste en 4 vías, y la marca ha conseguido realizar el primer amortiguador con diseño monotubo y este nivel de ajustabilidad. Con este logro FOX ha reducido la brecha con los aclamados cartuchos GRIP X2, otorgando más tracción, más apoyo y mayor control.

¿Y cómo afecta el balance de presión a la suspensión? Mantiene una presión positiva baja dentro del amortiguador, permitiendo una respuesta mucho más rápida a los movimientos del ciclista. Esa presión positiva evita la cavitación y reduce la aireación del aceite, dos factores que pueden afectar negativamente el rendimiento del amortiguador.

INNOVACIONES CLAVE

Primer Amortiguador Monotubo con Ajuste en 4 Vías del Mundo: Un diseño que mejora la durabilidad y permite un balance total de presión para una mejor respuesta y fiabilidad.

Balance de Presión: Reduce los flujos que causan cavitación y aireación del aceite, mejorando la consistencia de la amortiguación y la tracción.

Válvula Base Más Grande y Sistema Multi-Válvula: Ofrece mejor tracción, apoyo y menos fatiga del ciclista, replicando el rendimiento del cartucho GRIP X2 de FOX.

Diámetro del Eje Principal Aumentado: Ahora de 12,7 mm, brindando mayor resistencia y durabilidad en comparación con el diseño anterior de 9,5 mm.

Ajuste en 4 Vías: Regulación independiente de Compresión y Rebote a Alta y Baja Velocidad.

Calidad de Conducción Inspirada en Trophy Trucks: Mantiene el chasis estable mientras maximiza la tracción, como los vehículos de carreras todoterreno equipa-

dos con FOX.

Cierra la Brecha de Rendimiento: La cámara de aire sobredimensionada y el paquete de sellos de baja fricción generan una sensación de conducción más lineal y estable, sin añadir peso extra.

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS FLOAT X2

Tamaños (Montaje con Ojales): 210x50, 210x52.5, 210x55, 230x60, 230x62.5, 230x65, 250x75. **Tamaños (Montaje Trunnion):** 185x55, 205x60, 205x65, 225x75. **Ajustes:** Compresión y Rebote de Alta y Baja Velocidad. **Presión Máxima:** 350 psi. **Espaciadores de Volumen de Aire:** Incrementos de 1 cc. **Peso Inicial:** 720 g (210x55). **Precio:** desde 939 €.

NUEVO FOX DHX2 DE COPA DEL MUNDO

El DHX2 toma todos los avances del Float X2 y los combina con la respuesta más suave de un muelle helicoidal. Lo veremos en las carreras DH y en cualquier usuario gravity que prime la respuesta y rendimiento a cualquier otro aspecto, como el peso.

INNOVACIONES CLAVE

Arquitectura Interna Idéntica al Float X2: Ofrece la misma consistencia en la amortiguación y capacidad de ajuste. **Balance de Presión para Muelle:** Aumenta la sensibilidad en pequeños impactos y mejora el control en condiciones extremas. **Ajuste en 4 Vías:** Regulación precisa de Compresión y Rebote a Alta y Baja Velocidad. **Diámetro del Eje Principal Aumentado:** Ahora de 12,7 mm, mejorando la resistencia y durabilidad. **Precio:** Desde 909 €.

Más información en www.bicimax.es





**EL RETO HA SIDO
HACER UN DISEÑO
MONOTUBO CON 4
NIVELES DE AJUSTE**



PRESENTACIÓN FOCUS THRON²

MÁS VERSÁTIL QUE NUNCA

FOCUS ACABA DE PRESENTAR DOS NUEVAS VERSIONES DE SU TRAIL ELÉCTRICA MÁS POLIVALENTE, LA THRON² Y LA THRON² EQP PREPARADA PARA LARGAS TRAVESÍAS. DOS BICIS DESTINADAS A VIVIR EXPERIENCIAS ÚNICAS. ESTAS SON TODAS LAS CLAVES DE ESTA NUEVA BICI Y TODAS SUS VERSIONES.

Las rutas son lo suyo. La Focus Thron² está orientada a quien disfruta de la montaña con pasión, y sin prisas por volver a casa.

TRAS LA LLEGADA DE LA NUEVA JAM² EN SEPTIEMBRE DE 2024, AHORA ATERRIZAN EN EL MERCADO LAS NUEVAS THRON² Y LA THRON² EQP DE FOCUS. Ambas comparten no sólo el mismo nombre, también el cuadro de aluminio, cinemática y geometría, sobre todo, la misma idea básica: ofrecer la máxima comodidad y sensación de seguridad en rutas largas de E-MTB. Sin embargo, cada una de estas dos bicis relacionadas brilla en áreas diferentes. La Thron² está orientada a la experiencia pura de la conducción, mientras que la Thron² EQP cuenta con equipamiento adicional de serie que la dota de prestaciones más viajeras, sumando de serie luz frontal, guardabarros, pata de cabra y portabultos trasero.

El cuadro de todas las Thron² es de aluminio 7005 hidroformado, y cuenta con 150mm de recorrido delantero y 140mm traseros, con ambas ruedas en 29x2.50". La suspensión ha sido optimizada para largos recorridos, buscando la comodidad.

En las subidas, las vainas largas de 455 mm garantizan el agarre de la rueda delantera al suelo. Combinando un ángulo del tubo del sillín 75,5° y una parte delantera alta, se crea la posición de conducción más cómoda de toda la gama Focus.

Cada montaje Thron² y Thron² EQP está disponible con dos capacidades de batería a elegir: una Bosch PowerTube de 600Wh o la versión de 800Wh, con un suplemento de precio de 300€ para la opción más grande. Ambas con las nuevas celdas 21700 que aseguran la mayor densidad de carga/tamaño del momento. Las nuevas baterías PowerTube 600, con un peso aproximado de 3kg y la Powertube800 con un peso aprox de 3,9kg reducen sustancialmente el peso en relación a sus antecesoras.

En combinación con éstas se puede acoplar un extender Bosch Power More de 250Wh, con lo que la capacidad total sobrepasa los 1.000Wh. Las baterías son extraíbles del tubo diagonal, levantando una tapa



TEXTO:
Iván Mateos
FOTOS:
Focus



1> Cuadro compatible con un bidón de tamaño medio. En este emplazamiento se coloca el extensor de batería. Pensando en un usuario que habitualmente porta mochila, llevar el agua en ella no sería un problema. 2> Gran trabajo de ingeniería en los puntos de articulación entre la bieleta principal y la de empuje del amortiguador. 3> Luces traseras integradas en las vainas. La seguridad ya no será un problema en esas largas jornadas de MTB con hora de vuelta incierta.





**EL MOTOR
MÁS POTENTE
DE BOSCH Y
TODAS LAS
PRESTACIONES DE
SU ECOSISTEMA
SMARTSYSTEM**

PERFECCIONADO

Todas montan el motor Bosch Performance Line CX Gen5, de 85Nm de par y libre de traqueteos en los senderos. Un CX perfeccionado: así es como cataloga Bosch esta nueva generación de motor. Aunque en los números hay pocas novedades: 85NM / 600W y un 340% de ayuda, sin embargo, por dentro hay más novedades: más sensores y más precisos para hacer cálculos al instante, mejores materiales de construcción y un sistema renovado que elimina el "claqueteo" en las bajadas.... todo ello con un peso de unos 100g más ligero que el motor anterior. Además, en Bosch aseguran que tiene un equilibrio perfecto entre potencia y rendimiento que hace que este BDU384Y sea una de las mejores elecciones del momento.

Gracias a las pantallas Bosch y a la app Bosch Flow, tendrás toda la información importante a tu disposición de un vistazo, y además, mediante la vinculación al Smartphone permite hacer seguimiento de rutas.

El puerto USB-C del tubo superior transforma la batería de la bicicleta en un enorme power bank para dispositivos externos. El Bosch Connect Module tiene su propio espacio en la tapa del motor. Está disponible como complemento en tiendas especializadas. Con una suscripción de pago, puedes utilizar el módulo para acceder a todos los servicios premium adicionales ofrecidos por Bosch, como protección antirrobo mejorada, rastreo, alarma o informes de robo en caso de emergencia.

Los modelos Thron² 6.9 ABS y Thron² 6.8 ABS, vienen equipados con el sistema ABS de Bosch. Los sensores monitorizan la velocidad de la rueda delantera y si detectan que está a punto de bloquearse, el ABS ajusta la presión de frenado para evitar el derrape. El resultado es mayor control, especialmente sobre tierra suelta o superficies mojadas. Todos los modelos cuentan con frenos de 4 pistones y discos de 203 mm. ○○



EXCLUSIVA

CINCO POSIBILIDADES

LA GAMA FOCUS THRON² Y THRON² EQP

Focus va a producir varias alternativas de montaje de sus nuevas Thron². La gama Thron² está compuesta por 3 modelos, y la Thron² EQP por dos. En cada variante, las tope de gama se ofrecen sólo en un color, mientras que el resto de montajes están disponibles en 2 colores. Todas las Thron² se encuentran en tallas S, M, L y XL.

Focus Thron² 6.9 ABS: 6.699€ (batería 600Wh). 6.999€ (800Wh)

Focus Thron² 6.8 ABS: 5.299€ (600Wh). 5.599€ (800Wh)

Focus Thron² 6.7: 4.699€ (600Wh). 4.999€ (800Wh)

Focus Thron² 6.8 EQP ABS: 5.499€ (600Wh). 5.799€ (800Wh)

Focus Thron² 6.7 EQP: 4.899€ (600Wh). 5.199€ (800Wh)

Más información en Focus Bikes.

Thron² 6.9 ABS



Thron² 6.8 ABS



Thron² 6.7



Thron² 6.8 EQP ABS



Thron² 6.7 EQP





DIFICULTAD

TIEMPO



CAMBIO DE PASTILLAS SRAM MAVEN

¡APURADA DE FRENADA!

LOS FRENOS SRAM MAVEN SE HAN POSTULADO COMO UNOS DE LOS MÁS POTENTES DE LA ACTUALIDAD. SU SECRETO NO SÓLO RESIDE EN LA TECNOLOGÍA DE DOBLE PISTÓN Y PUNTO DE APLICACIÓN DE PRESIÓN EN LAS MANETAS, TAMBIÉN EN LAS PASTILLAS... UNAS PASTILLAS QUE TARDE O TEMPRANO HAY QUE CAMBIAR.

SUSTITUIR UNAS PASTILLAS DE FRENO GASTADAS ES UN PROCESO MÁS O MENOS ESTANDARIZADO PARA TODOS LOS FRENOS DE DISCO, AUNQUE CADA UNO TIENE SUS PARTICULARIDADES. En el caso de estos SRAM Maven, la propia estructura de la pinza del freno, muy reforzada, no permite la extracción de las pastillas por la parte superior, de manera que, por comodidad, es más sencillo separar la pinza de la bicicleta y aprovechar para realizar un mínimo mantenimiento.

TEXTO:

Iván Mateos

FOTOS:

César Cabrera



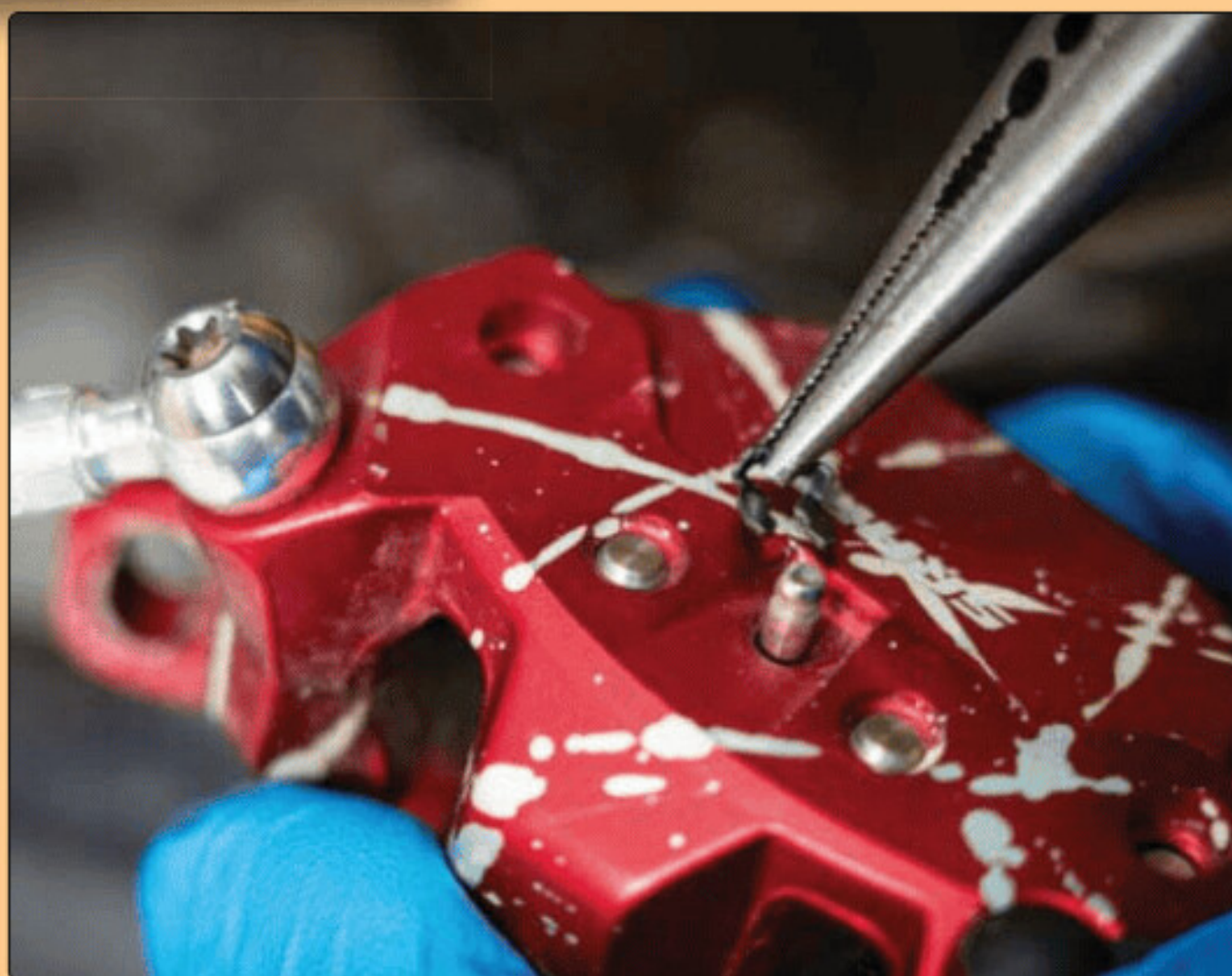
»HERRAMIENTAS

1 Desmontable: para apalancar los pistones. **2 Llaves Allen:** pueden ser de 5 y 2,5 o 3mm, para desmontar la pinza de freno del cuadro y el pasador. **3 Alicate de puntas planas:** para quitar el circlip de seguridad del pasador.

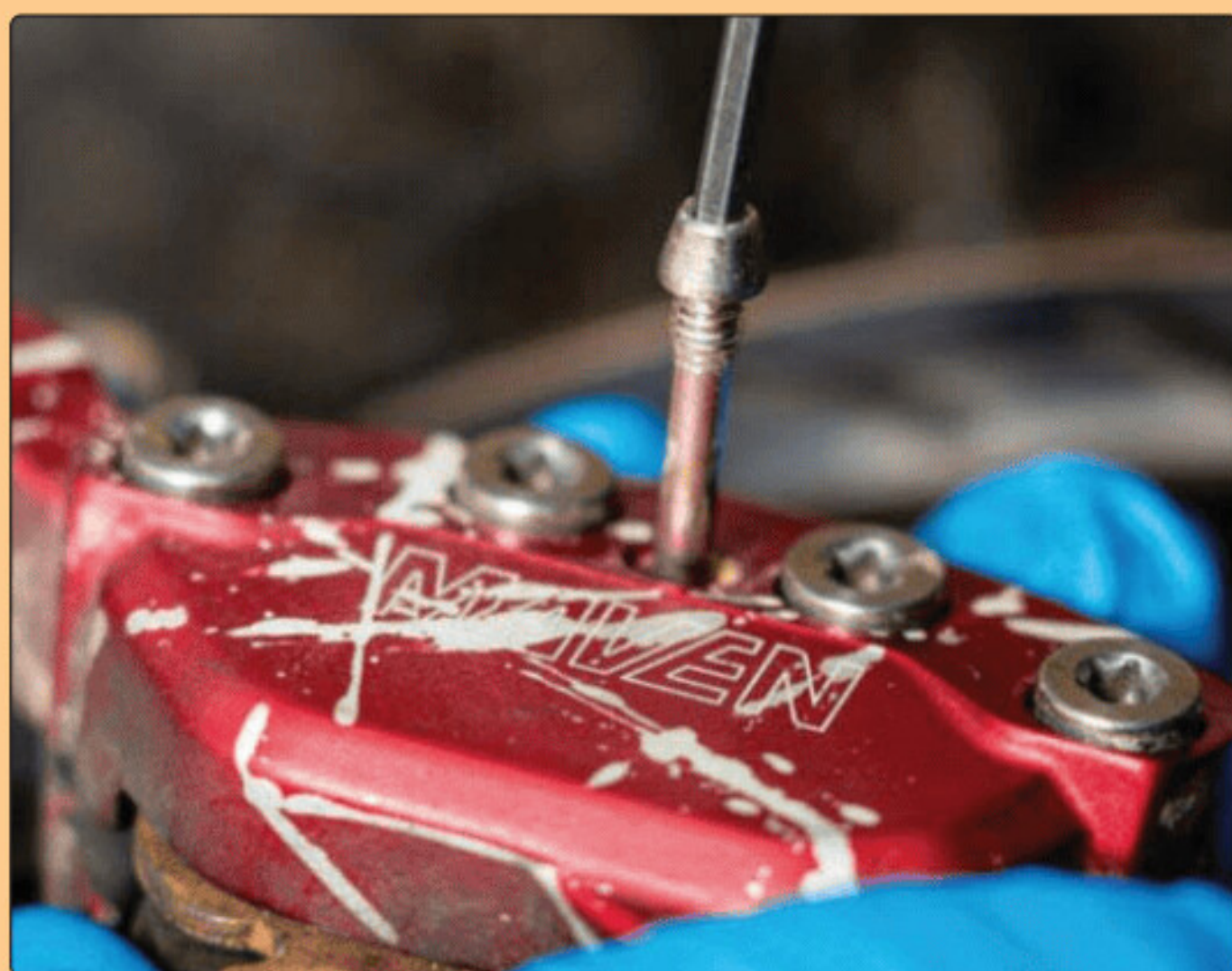
»Paso a paso...



PASO 1> Afloja y retira los tornillos de fijación de la pinza al cuadro o a la horquilla, para poder separar la pinza.



PASO 2> El pasador tiene un circlip de seguridad para evitar que se pueda salir, perdiéndose las pastillas. Retíralo.



PASO 3> Ahora ya puedes aflojar y sacar completamente el pasador de seguridad. Aprovecha para limpiarlo.

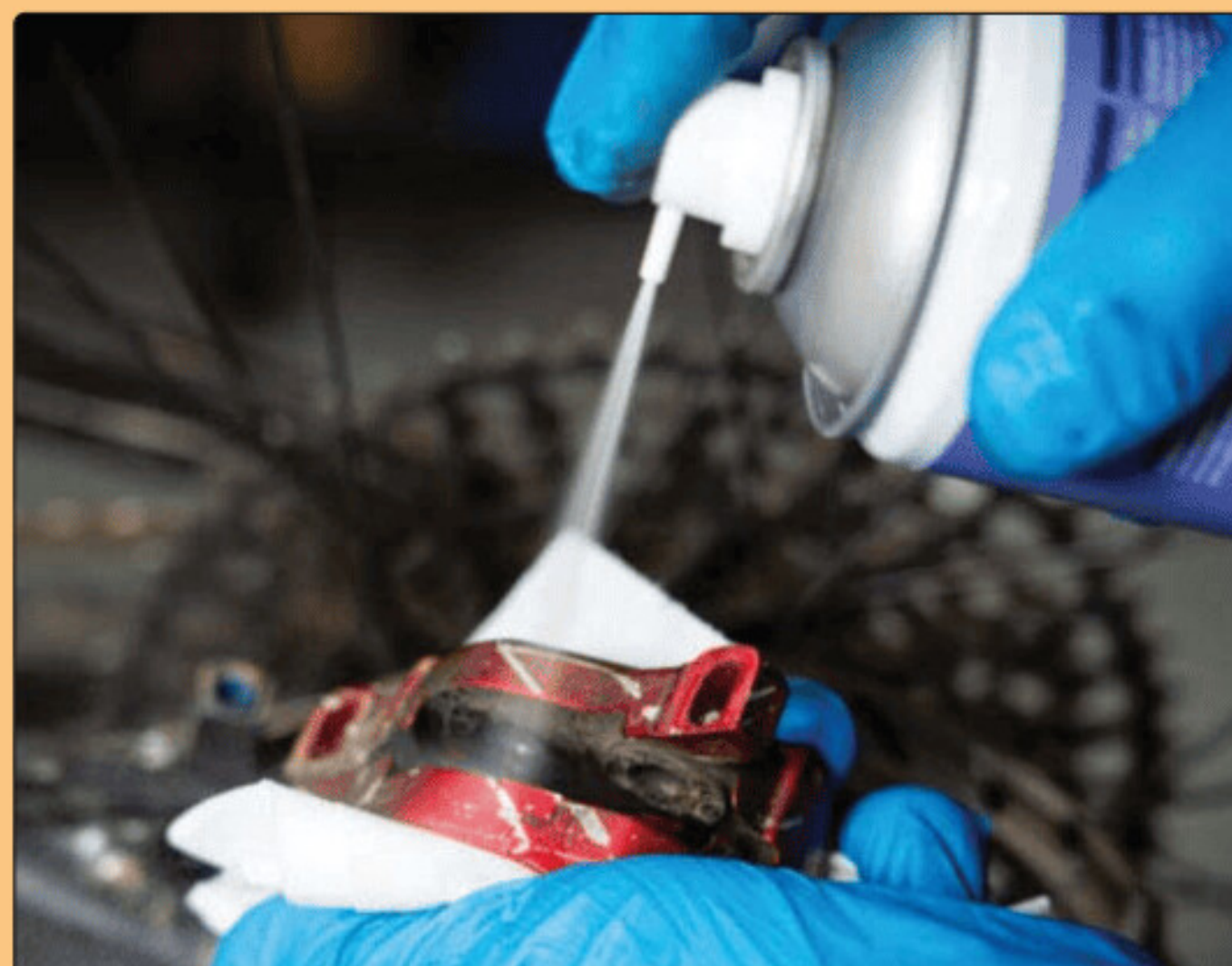


PASO 4> Quitar las pastillas ya es fácil, sólo tienes que sujetarlas por las patillas, apretar una contra la otra y sacarlas.

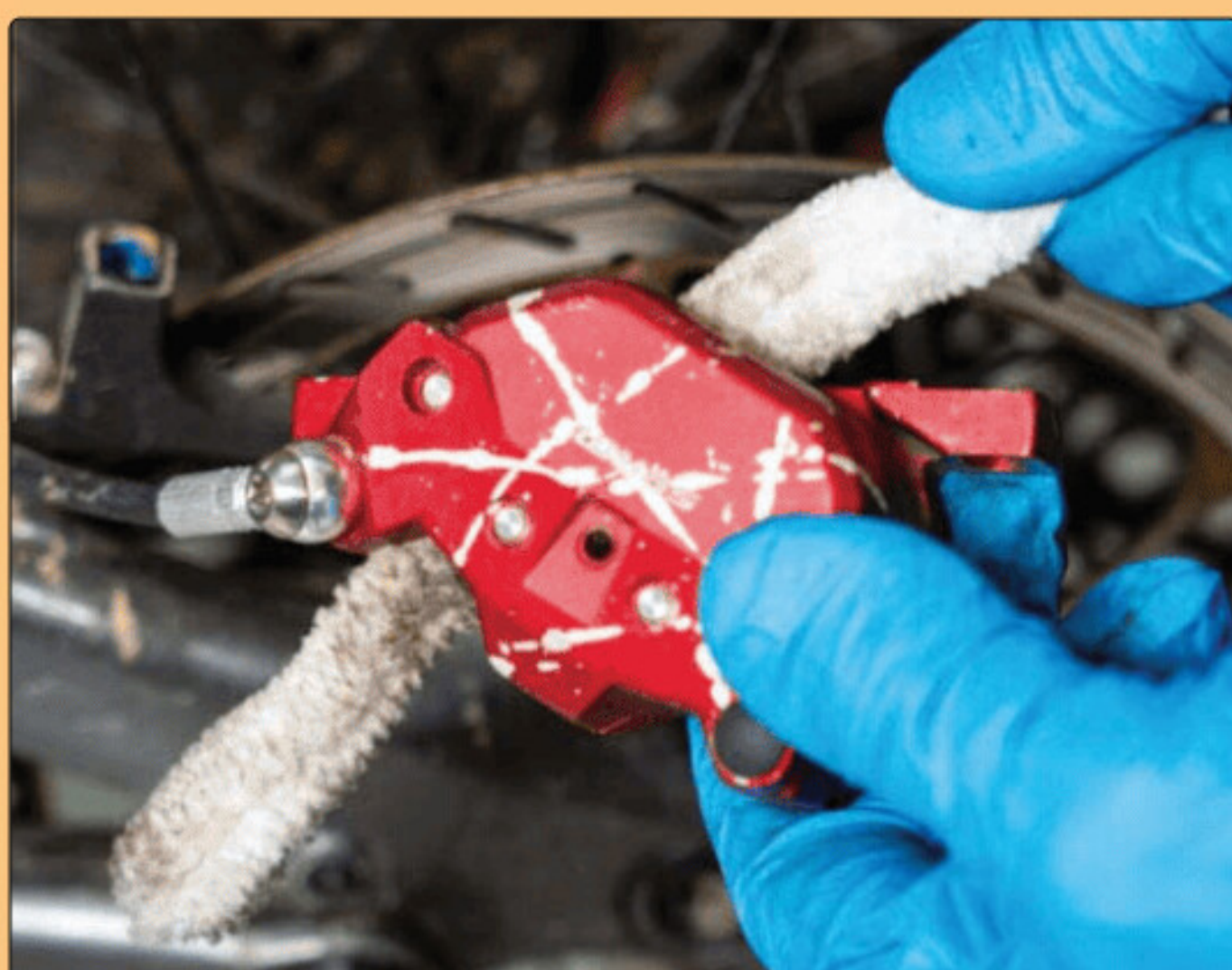
»Paso a paso...



PASO 5> Comprueba el estado de las pastillas. Estas aunque aún tienen vida, tienen una extraña marca de óxido.



PASO 6> Rocía a conciencia la pinza y los pistones con alcohol isopropílico (o un spray limpiador de frenos de cualquier marca).



PASO 7> Repasa con un trapo para eliminar todo resto. Toda esa suciedad son restos de desgaste de pastillas.



PASO 8> Apalanca los pistones para retraerlos completamente. Usa un desmontable de plástico, y delicadeza.



PASO 9> Limpia también los discos con el spray para frenos. La suciedad se acumula en las canales y agujeros.



PASO 10> Elige unas pastillas de acuerdo al uso o rendimiento que prefieras, y móntalas sobre el muelle-soporte.



PASO 11> Iniciamos el proceso de montaje, a la inversa. Lo primero introducir las pastillas en la pinza de freno.



PASO 12> Ahora el pasador, que las asegura. Róscalo (sin apretar demasiado) y no olvides poner el circlip de seguridad.



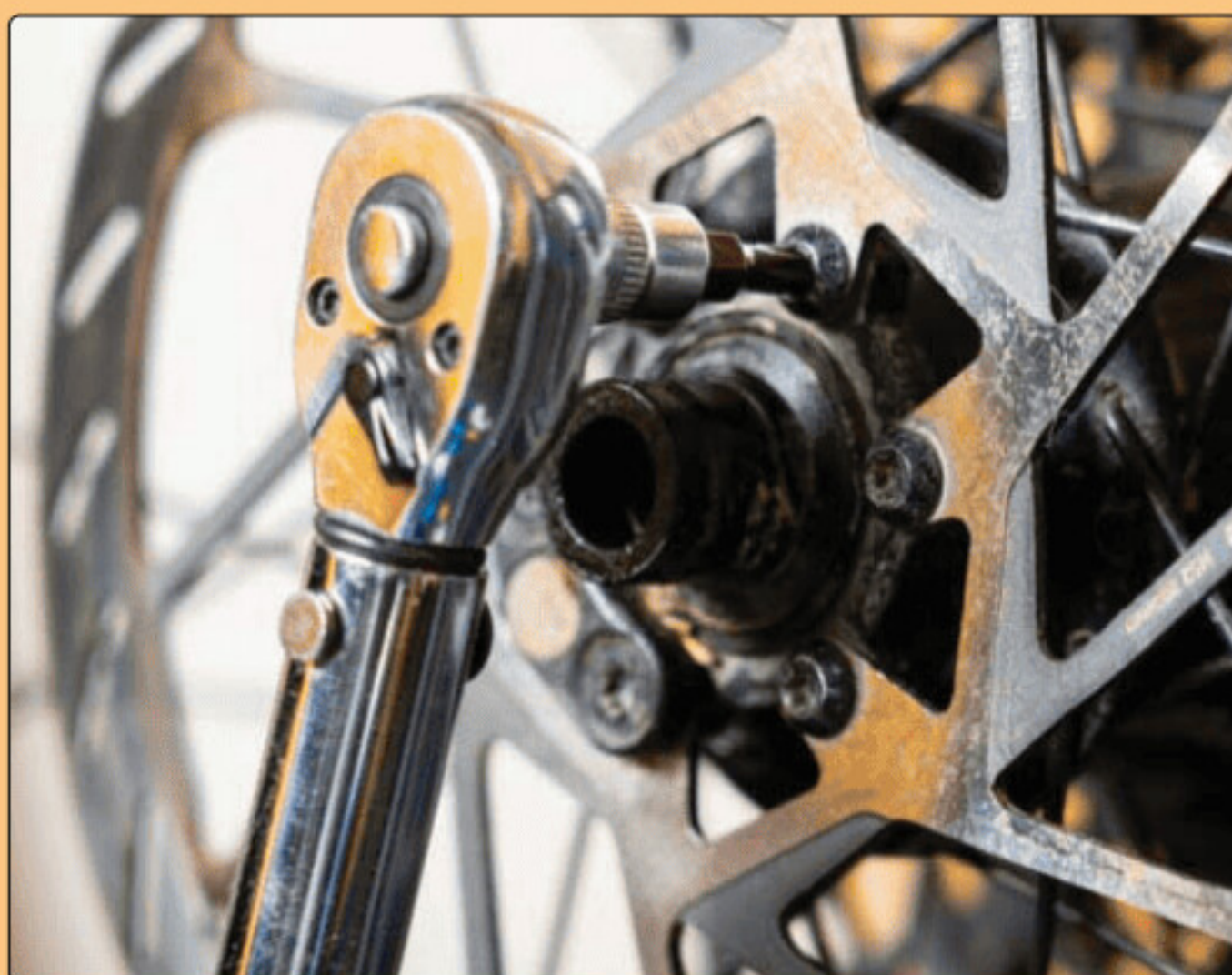
PASO 13> Con la pinza sobre el cuadro y sin apretar, gira la rueda y frena varias veces. Después mantén la frenada.



PASO 14> Con la pinza "mordiendo" el disco, aprieta los tornillos de fijación de la pinza. Debería quedar centrada.



PASO 15> No olvides dar repaso general, por ejemplo el espesor del disco, que se encuentre dentro del margen.



PASO 16> Los tornillos de fijación del disco se suelen aflojar. Revísalos reapretando a 6Nm alternativamente en estrella.



¿ELECTRÓNICA O MECÁNICA?

Me gustaría saber qué pros y contras hay en tener una tija telescópica electrónica o mecánica, y también de bloqueo de suspensión electrónico.

Oriol, vía e-mail

Sobre la tija electrónica o mecánica: la ventaja de la electrónica es que no tienes cables, simplemente. Su instalación en la bici es tan sencilla como una tija rígida: la metes en el cuadro, aprietas la abrazadera y listo. No hay que pasar cables por el interior... nada. Otra ventaja es que su funcionamiento no se ve alterado por nada, ni se destensa el cable, ni se ensucia y aumenta la fricción endureciéndose el mando. Siempre funciona igual. La desventaja está clara también: las baterías, que hay recargar o sustituir cada cierto tiempo, y estar pendiente de que siempre estén llenas, y su coste y mantenimiento más elevados. Además, son algo más pesadas. Respecto al bloqueo de suspensión, si es un bloqueo simple, es decir, sólo un bloqueo, los pros y contras son los mismos. Pero si el bloqueo viene acompañado de otros sistemas de control de la suspensión como el Fox Live Valve Neo o el RockShox Flight Attendant, la cosa cambia, y aquí las ventajas superan a todo lo demás, con una suspensión electrónica inteligente que se adapta a la situación requerida en cada momento, y que es totalmente configurable.

A VUELTAS CON LOS EJES

Se me ha redondeado la llave del eje trasero, y me estoy volviendo loco para encontrar el eje con la rosca y longitud adecuados. ¿En qué me tengo que fijar para dar con el correcto?

Abel Ferrán, vía e-mail

Si dispones del eje original, es fácil, sólo tienes que fijarte en la numeración que está grabada en él, tanto de la longitud (L) como de tipo de rosca (TP). Si no lo tienes, o no tiene la numeración inscrita en él, tendrás que referirte al manual de usuario o a la ficha técnica del fabricante para buscar el dato que necesitas. Si aún así no das con él, no te queda otra opción que medir. Necesitarás 3 datos: el grueso del eje, que lo estandarizado para los traseros es de 12mm, la longitud, que se mide de puntera a puntera por el lado exterior del cuadro, y el tipo de rosca. Esto es lo más complicado, acertar con el tipo de rosca. Actualmente existen 3 estándares: Syntace, Shimano y Maxle, que es de SRAM, y cada uno utiliza un paso de rosca diferente. Syntace es la rosca "fina", de paso 1.0; Shimano es rosca intermedia, paso 1.5; y Maxle es rosca "gruesa" de paso 1.75. Para saber cuál es cual tienes que medir la distancia entre cada hilo o filete de la rosca. En Syntace será 1 mm, en Shimano 1.5mm y en Maxle 1,75mm.



ROSCA FINA

ROSCA INTERMEDIA

ROSCA GRUESA



¡Curvas planas!

No se me dan nada bien las curvas planas, me aterra perder agarre e irme al suelo, ¿algún consejo para mejorar? G. Aguirre, vía e-mail

Las curvas planas son las más complicadas de realizar, porque no tienes apoyo para las ruedas y todo depende de una buena técnica de ejecución.

- 1> Elige bien la trazada, para describir un arco lo más abierto posible.
- 2> No caigas en el error de echarte para atrás: centra el peso, que la rueda delantera "muerda" el terreno. Flexiona codos. Suelta el freno delantero.
- 3> Baja el pie del exterior y presiona, carga peso en él. Inclina la bici hacia el interior de la curva. Esto aumentará el agarre de los neumáticos.
- 4> Mantén la cabeza perpendicular al suelo, y la mirada al punto del final del camino donde quieres dirigir la bici.

A medida que vayas practicando y asimilando la técnica podrás hacer las curvas con más velocidad y control.





TIRE WIDTH (A)		RIM INNER WIDTH (B) [mm]										MAX. TIRE PRESSURE (C)			
mm	inch	15 - 17	18-20	21 - 22	23 - 25	26 - 27	28 - 30	31 - 35	36 - 40	70	DT Tube Type (TT) bar	Type (TT) psi	DT Tubeless (TL) bar	(TL) psi	
20	0.80										5	73	5	73	
23	0.90										5	73	5	73	
25	1.00										5	73	5	73	
26	1.00										5	73	5	73	
28	1.10										5	73	5	73	
29	1.15										5	73	5	73	
30	1.20										5	73	5	73	
32	1.25										5	73	5	73	
34	1.35										5	73	4.7	68	
36	1.40										5	73	4.4	64	
38	1.50										5	73	4.1	59	
41	1.60										5	73	3.9	57	
43	1.70										5	73	3.7	54	
47	1.85										4.7	68	3.5	51	
50	2.00										4.4	64	3.3	48	
52	2.00										4.1	59	3.1	45	
53	2.10										3.8	55	3	44	
56	2.20										3.5	51	2.8	41	
60	2.40										3.2	46	2.6	38	
64	2.50										2.9	42	2.4	35	
66	2.60										2.7	39	2.2	32	
69	2.70										2.5	36	2	29	
71	2.80										2.2	32	1.9	28	
75	3.00										2.1	30	1.8	26	
85	3.30										2	29	1.7	25	
90	3.70										2	29	1.6	23	
102	4.00										2	29	1.5	22	
110	4.30										2	29	1.5	22	
115	4.50										2	29	1.5	22	
122	4.80										2	29	1.5	22	
127	5.00										2	29	1.5	22	

¿DEMASIADA LLANTA?

¿Es desaconsejable poner una cubierta Maxxis Rekon 29x2.25 en una rueda DT Swiss XRC 1501 que tiene una garganta de 30 mm?

Juan, vía e-mail

No, no es desaconsejable, de hecho, DT Swiss en sus propias tablas recomienda para esa medida aproximada de neumático llantas entre 26 y 30 mm de ancho interno. Lo que tienes que tener en cuenta es que no puedes bajar demasiado las presiones, porque el neumático quedará muy abierto, con lo que se reduce su altura, aumentando el riesgo de pinchazo por pellizco. Para sacar las máximas prestaciones a esa llanta, el neumático ideal sería de 2.40"



¿RÍGIDA O DOBLE?

¿Cuál es la ventaja de tener una bicicleta de montaña rígida o una doble?

Rafael Conesa, vía e-mail

La ventaja de la rígida es mejor eficiencia de pedaleo, aprovechamiento de la energía, siempre en terreno fáciles, como pistas. También está su mayor ligereza, y el más sencillo y económico mantenimiento, y también su fiabilidad, más alta al tener menos elementos susceptibles de avería. Las dobles suspensión tienen clara ventaja en terrenos más bacheados o difíciles, aportando más tracción en subidas y más seguridad en bajadas. También ofrecen más comodidad, provocan menos lesiones y menos fatiga, aunque claro, pesan más y su coste y mantenimiento es superior.

ARTENRUTA

REPARACION Y PINTURA DE CUADROS

- *Reparaciones de carbono
- *Diseños personalizados
- *Soldaduras

Cuadro fabricado en carbono T1000 EPS Twin Mold System 780g en tall 48
Pintura personalizada
Precio 825 + IVA=998.25€

25 ANIVERSARIO

NUEVO WHATSAPP 686612508

Tno 91 874 50 91

www.artenruta.com

Siguenos en facebook

artenruta@artenruta.com



BIELAS CORTAS ¿SON REALMENTE LA REVOLUCIÓN?

Uno de los últimos trending topic del entrenamiento y el rendimiento en ciclismo es el auge del uso de bielas cortas. Según sus defensores argumentan que mejoran el rendimiento del ciclista, pero ¿es así en todos los casos?

QUÉ SUPONE LA BIELA

Para entender realmente lo que ocurre con las bielas cortas, tan de moda últimamente, hay que conocer el rol que juega este componente en el rendimiento del ciclista. La biela no deja de ser el brazo de palanca con el que aplicamos la fuerza, en sentido circular, para hacer que, mediante la transmisión de la bici, gire la rueda trasera. Dicho esto, es evidente que la longitud de este brazo de palanca va a condicionar la fuerza que podamos aplicar sobre los pedales. Quien sepa algo de física sabrá que cuanto más largo sea el brazo de palanca, más fuerza podemos aplicar, por tanto, cuanto más larga es la biela, más potencia podríamos llegar a aplicar sobre los pedales. Sin embargo, hay algunas limitaciones que hacen que no, por más larga, la biela nos permite aplicar más potencia. Una de ellas es nuestro nivel de fuerza, hablando con más sencillez, nuestro nivel de forma física. Una biela demasiado larga para nuestro nivel de condición física puede no tener sentido y no aportarnos ningún tipo de beneficio. Por otro, nuestro nivel de flexibilidad y movilidad articular en la cadera y piernas. Una palanca larga obliga también a flexiones y extensiones de cadera, rodilla y tobillo más acentuadas que con unas bielas cortas, que describen una trayectoria circular más reducida. Por tanto, la biela larga ya no debería estar tan asociada, necesariamente, a ciclistas con piernas largas o de gran estatura como antaño, sino usarse o no en base a su nivel de condición física y nivel de flexibilidad y movilidad de la cadera y de sus piernas por ejemplo.

¿Y QUÉ PASA CON LA BIELA CORTA?

Después de lo que hemos comentado sobre lo que ocurre con la longitud de las bielas, especialmente en las largas, hay que resaltar que, cuando reducimos la longitud de una biela, ocurren dos cosas.

Por un lado, reducimos también el radio de la circunferencia que describe la biela y que describe también nuestra pierna en el pedaleo. Esta circunstancia, puede tener un punto de interés. Especialmente, si eres de los que quiere o necesita ir muy tumbado sobre el manillar, con una gran flexión de la cadera. En es-



te caso, tener una biela corta va a favorecer un menor ángulo de flexión de tu cadera, reduciendo las fuerzas de resistencia en el punto más alto del pedaleo y favoreciendo una cadencia elevada.

Otro aspecto en el que puede beneficiarte una biela corta es que favorece las aceleraciones y el mantener cadencias elevadas, por la misma cuestión anterior, porque no exige tanta flexión y extensión de nuestras articulaciones y favorece un movimiento, un pedaleo, más fluido y ágil. Además, aunque una biela corta tenga menos brazo de palanca, hay que pensar que podemos llegar a la misma potencia aplicando una mayor cadencia.

Y ENTONCES ¿ME CONVIENE?

Hay que dejar claro que las bielas cortas no tienen por qué beneficiar o aportar una mejora significativa a todo el mundo. Quien no vaya en la bici con una posición muy agresiva, con una gran flexión de cadera y su estilo de conducción de pedaleo no requiera de grandes aceleraciones, no se verá tan beneficiado de las bielas cortas. En el otro extremo, ciclistas con posiciones muy aerodinámicas en la bici, con necesidad de realizar grandes aceleraciones, con no demasiada potencia en sus piernas o por ejemplo, con poca movilidad y flexibilidad, podrían ser candidatos a usar bielas más cortas para verse beneficiados por la mayor fluidez de pedaleo que estas aportan.

TRAS DÍAS SIN MONTAR TENGO EL PULSO POR LAS NUBES

Nos ha ocurrido a todos, unos días sin montar en bici, apenas 5 ó 6 y el primer día que volvemos a pedalear, notamos el pulso por las nubes, mucho más alto de lo habitual para el mismo nivel de esfuerzo. No te preocupes, no te pasa nada raro, te contamos por qué ocurre.



EL PULSO NOS DICE COSAS QUE OCURREN EN EL INTERIOR DE NUESTRO CUERPO

Las pulsaciones que vemos en la pantalla del GPS o del reloj suponen un marcador de stress fisiológico. Cuando nuestro organismo necesita más riego sanguíneo es porque, por un motivo u otro, necesita más nutrientes, más oxígeno o simplemente necesita enviar más sangre a una determinada zona del cuerpo para regular nuestra temperatura, por ejemplo. Esto nos da ya a entender que, efectivamente, cuando llevamos varios días sin realizar actividad física ocurre algo que, a la vuelta a los entrenamientos, nos genera más stress del que teníamos antes de detener la actividad, por ese motivo el pulso es siempre más alto después de un parón de bicicleta, aunque sea sólo de unos pocos días, como puede ser, por ejemplo, parar de pedalear porque hemos pasado una semana dominada por el mal tiempo y la lluvia y hemos preferido quedarnos en casa.

LA CULPA ES DEL PLASMA SANGUÍNEO

Efectivamente, uno de los efectos que tiene la actividad física de resistencia practicada de manera recurrente es una mayor producción de plasma sanguíneo. En otras palabras, cuando tenemos un cierto nivel de actividad y entrenamiento nuestra sangre tiende a convertirse en más líquida y por ende, aumenta nuestro volumen plasmático, tenemos más volumen de sangre en nuestras venas y arterias.

Esto favorece que con menos pulso, con un menor bombeo del corazón, hagamos llegar la misma sangre a los tejidos y diferentes grupos musculares que lo demandan durante la actividad física. Esto contribuye a una mayor eficiencia, pues para un mismo trabajo muscular, es requerido un menor esfuerzo cardiovascular.

MENOS ENTRENAMIENTO, MENOS VOLUMEN DE SANGRE, MÁS PULSO

Uno de los primeros síntomas del desentrenamiento es la pérdida o mejor dicho, la reducción de plasma sanguíneo. La sangre se vuelve más espesa y pierde volumen dentro de nuestro circuito cardiovascular. Esta circunstancia provoca que el primer día que montemos en bici después de unos pocos días sin hacerlo, veamos el pulso notablemente disparado, sin ir ni siquiera especialmente rápido sobre la bici. Esto ocurre porque para la misma demanda de nutrientes y oxígeno de los músculos, el corazón tiene que bombear más veces si quiere nutrir a los músculos, pues ahora la sangre tiene menos volumen y cuesta más hacerla llegar a los tejidos receptores de todos estos nutrientes y oxígeno que necesitamos para la actividad muscular.

En definitiva, no debes preocuparte, este es un fenómeno totalmente natural y que desaparece a los pocos días de actividad física regular que consigamos realizar.



CICLO MENSTRUAL Y DÍAS DE MÁXIMO RENDIMIENTO

No a todas las chicas les afecta ni les condiciona del mismo modo, pero científicamente se ha demostrado que existen unos días concretos dentro del ciclo menstrual en los que el metabolismo de la mujer está más receptivo al esfuerzo físico y tiene una mayor capacidad de mejora ante el entrenamiento.

VARIACIONES HORMONALES ¿QUÉ OCURRE?

Debido a los cambios hormonales que se producen a lo largo del ciclo menstrual en las mujeres estas no siempre tienen la misma capacidad de rendimiento ni tampoco la misma adaptación al esfuerzo físico. Esto hace que a la hora de planificar las cargas de entrenamiento, si estamos preparando a una chica que se ve afectada por estos cambios hormonales (la afectación puede ser de diferente magnitud según el caso) debemos planificar cuidadosamente el trabajo, para que el entrenamiento sea el más adecuado según su capacidad de trabajo y de asimilación. No tendría demasiado sentido que apliquemos mucho entrenamiento, con gran volumen e intensidad cuando ella se encuentra en los días en los que su organismo tiene menos capacidad de rendimiento y asimilación y por el contrario, que le hagamos descansar o le apliquemos entrenamientos suaves cuando mayor capacidad tiene para crear adaptaciones y mejorar.

LA CLAVE, LOS ESTRÓGENOS

Los estrógenos son las hormonas que regulan el desarrollo sexual y reproductivo de las mujeres. Tienen un efecto anabólico, es decir, se encargan de potenciar, hacer crecer y regenerar tejidos, con lo que en términos de rendimiento, son las responsables de que la mujer, cuando está segregando estrógenos, tenga una mayor capacidad de fuerza y resistencia en sus músculos, además de tener una mejor recuperación entre esfuerzos.

Dentro del ciclo menstrual, que recordemos, dura 28 días, la mayor producción de estrógenos se produce entre el día 5 y el 14 del ciclo, aproximadamente, con lo que son esos 10 ó 12 días en los que las mujeres están más receptivas a asimilar grandes cargas de entrenamiento.

Su fuerza y potencia muscular aumenta, su resistencia se ve incrementada y los periodos de recuperación se acortan. Por tanto y si tenemos oportunidad de planificar el entrenamiento, serían los días que van desde la desaparición de la menstruación, alrededor del día 5-6 del ciclo, hasta unos 10 días después cuando podemos entrenar o bien más intenso, o bien con mayores volúmenes o ambos.

Hay que tener en cuenta que, según se ha reportado en estudios científicos, en estos días más productivos para el entrenamiento la mujer suele tener más propensión a lesiones musculares, pues por el propio efecto de los estrógenos aumenta su laxitud en músculos y tendones, aunque en el ámbito del ciclismo, donde no existen acciones musculares con ciclos bruscos de estiramiento y acortamiento, este riesgo es prácticamente nulo.

Del mismo modo, los otros días del ciclo, del 14 al 28 y del 1 al 5 son jornadas en las que deberíamos jugar, sobre el papel, con volúmenes o intensidades algo más reducidas y en todo caso, con entrenamientos que implicaran cualidades como la velocidad o la técnica, por ejemplo.



La celebración del Scott SRAM de Nino Schurter y Filippo Colombo.



CAPE EPIC 2025. SUDÁFRICA. 16-23 MARZO.

SIGUE creciendo la LEYENDA

UN AÑO MÁS EN LA ÉLITE PARA NINO SCHURTER QUE DECIDÓ NO RETIRARSE TODAVÍA TRAS LOS JJOO, Y NO PODÍA EMPEZAR MEJOR. FILIPPO COLOMBO HA CORRIDO COMO SI LLEVARA DIEZ CAPE EPIC EN LAS PIERNAS PARA FORMAR UNA PAREJA SUIZA CON NINO QUE SUPO SUPERAR LOS DESAFÍOS QUE LE PRESENTÓ EL WILIER VITTORIA. ES LA TERCERA DE SCHURTER... Y LA SEXTA DE ANNIKA LANGVAD QUE HA VUELTO A LAS COMPETICIONES A LO GRANDE PARA BATIR UN RECORD HISTÓRICO.



Gran alegría de Tessa Kortekeas y Mónica Calderón con su rotunda victoria de la etapa 6.



A

la Cape Epic se la llama con frecuencia El Tour de

Francia del MTB. No me gusta esta comparación.

Entiendo que hablamos de su repercusión mediática, que la Cape Epic es sin duda la carrera por etapas más importante del Mundo, al igual que el Tour de Francia es la carrera por etapas más importante de la carretera. Sin embargo son deportes completamente diferentes, y contextos claramente distintos. En Cape Epic, al igual que en el

Tour de Francia, hay unos corredores y corredoras disputándose la victoria y la gloria que eso conlleva, pero lo que no tiene ni tendrá nunca el Tour de Francia es el componente imprevisible y de aventura de una prueba como Cape Epic y, lo más importante, cientos de participantes de diferentes niveles compartiendo los recorridos, las dificultades y el ambiente del campamento con los profesionales. Y no nos olvidemos de algo muy importante. El MTB lleva la delantera en la equiparación de repercusión en las carreras femeninas y masculinas, que aquí comparten protagonismo y escenario.

TEXTO:
Miguel Lorenzo



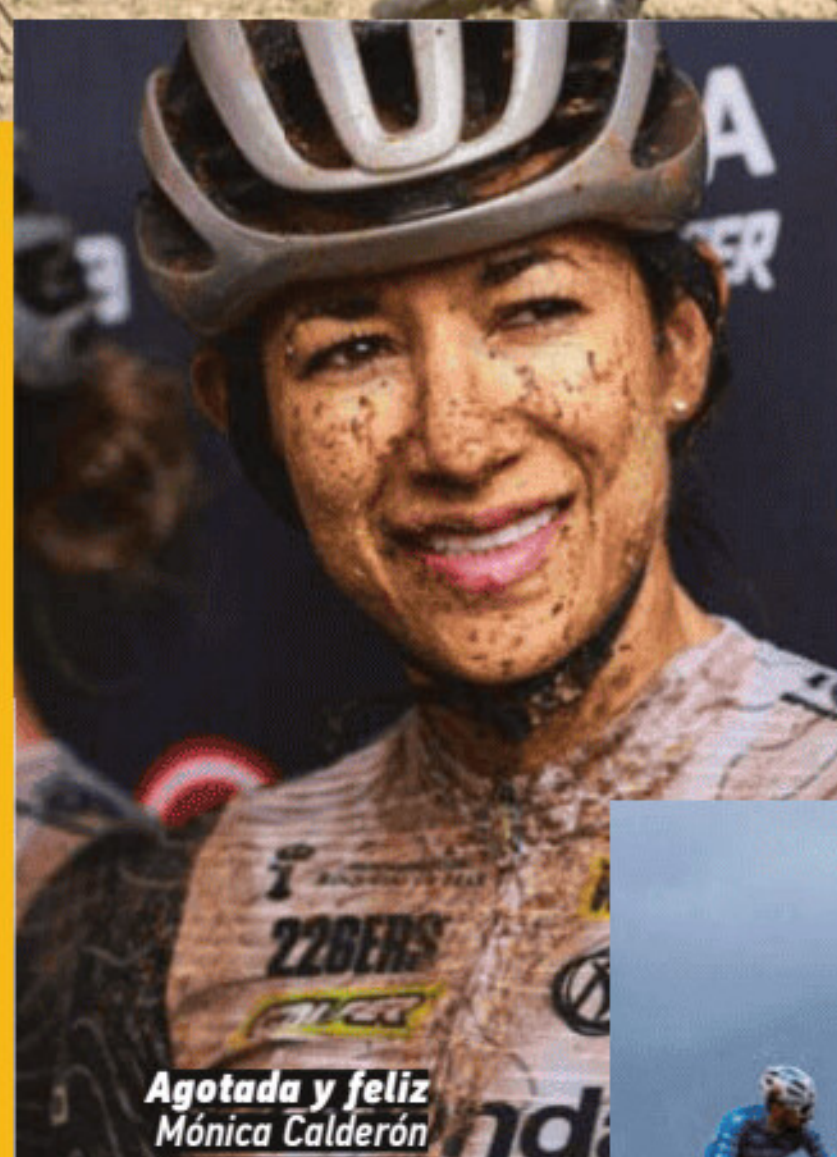
FOTOS:
Michael Chiaretta/
Nick Muzik/
Dom Barnardt/
Sam Clark



**"NINO SCHURTER,
SIEMPRE DANDO
ESPECTÁCULO, HA
VUELTO A HACER
HISTORIA"**



**"ANNIKA LANGVAD,
DESPUÉS DE UN GRAN
PARÓN, HA VUELTO
PARA BATIR TODOS
LOS RECORDS"**



Agotada y feliz
Mónica Calderón
tras la primera
de sus dos
victorias junto a
Tessa Kortekaas.



Klimatiza
Orbea, dos
equipos en
el top 7,
espectacular.



HISTORIAS MUY EPIC

En Cape Epic también hay historias que nos encantan, como fue la improvisada pareja formada por Fabien Rabesteiner, de Torpado Kenda, y Simon Stiebjaahn, de Singer KTM. Ambos se quedaron sin sus respectivas parejas "titulares" por baja días antes del comienzo de la prueba y sólo hicieron falta unas conversaciones para montar un improviado Torpado x Singer, una pareja imprevista que, además, tuvo un altísimo rendimiento en las primeras etapas, en el top 5, hasta que, a raíz de una caída en la etapa 3, el italiano finalmente tuvo que abandonar a pocos días del final. Una lástima, aunque sin duda ahí se forjó algo inolvidable entre ambos, como siempre lo son las historias más inesperadas.

Sin duda Cape Epic genera noticias desde antes de su comienzo, es la gran cita del año para cualquier especialista en mountain bike XCM y de larga distancia, pero no sólo, en cada edición acuden cada año especialistas del XCO que no se quieren perder la experiencia sudafricana. Uno de los más fieles es Nino Schurter, que este año probaba con un nuevo compañero de filas, su coequipier Filippo Colombo. Además, un equipo tradicionalmente muy XCM, que este año se va a

volcar más en el XCO como Wilier Vittoria, tenía aquí una pareja muy top, Luca Braidot y Simone Avondetto. Y otra estrella del universo rally como David Valero volvía a tierras sudafricanas formando una pareja de altura, en todos los sentidos, con Tiago Ferreira. En mujeres este año no íbamos a tener una representación del XCO como la que vivimos en 2024 con equipos como Ghost o Cannondale, pero a cambio había expectación por comprobar si Annika Langvad, con sus cinco victorias previas, era capaz de ser protagonista de nuevo, tras su parón de varios años. Formando pareja con una ganadora de la prueba como la argentina Sofía Gómez, partían como favoritas.

LIBERANDO LA PRESIÓN

Aunque es una prueba que para todos participantes siempre se hace muy larga cuando nos acercamos a los días finales, en el Prologo todo es frenético, en una jornada de menor distancia y formato diferente que sirve para "entrar" en la prueba y liberar tensión. Como era de esperar dominaron los corredores más XC, y Luca Braidot y Simone Avondetto conseguían hacerse con la victoria por escaso margen sobre Schurter y Colombo, apenas 20 segundos. Días después

**“UNA CARRERA
MEDIÁTICA Y CON
GRAN COBERTURA
EN DIRECTO”**

**Gran
rendimiento
de Luca
Braidot.**

**Vera Looser,
un nuevo podio
para su gran
currículum.**

**Cualquier
sombra era
bienvenida en la
etapa 3, como la
de una parra.**

**Baños de hielo,
tan apreciados
con el calor de las
etapas centrales.**

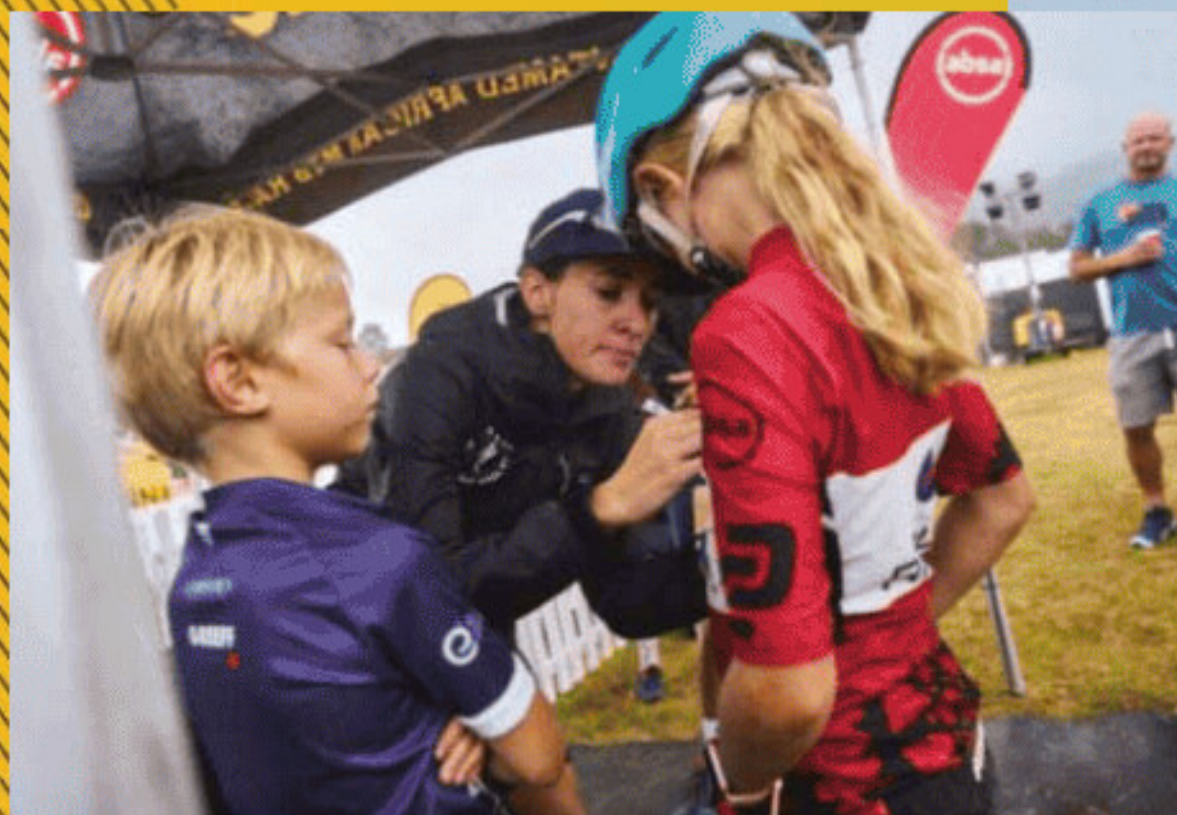
veíamos que no era cuestión del formato y la distancia, era el comienzo de una rivalidad que iba a mantenerse durante toda la semana. En mujeres Toyota Specialized confirmaban su condición de favoritas y eran las más rápidas de la jornada, aunque muy cerca se colocaba la sorprendente pareja formada por Margot Moschetti y Samara Shepard. Después, ya a más de un minuto, Vera Looser y Alexis Skarda y el equipo español Cannondale ISB de Tessa Kortekaas y Mónica Calderón, con un objetivo muy realista de entrar en el podio final. Langvad y Gómez vestirían al día siguiente el maillot naranja de líderes, que monopolizarían toda la prueba.

La etapa 1 fue el verdadero “comienzo de las hostilidades” una larga etapa de 92 km y más de 2.700 m de desnivel en la

que, como es habitual, cada vez se iban quedando menos parejas en cabeza de carrera, hasta que finalmente se quedó en un duelo entre Scott SRAM y Wilier Vittoria, en lo que fue una de las más vibrantes batallas de esta guerra entre ambos equipos. En la larga subida que marcaba la parte final del trazado, Braidot y Avondetto “olieron la sangre” al detectar que a Colombo le costaba seguir el ritmo, y lanzaron un ataque para conseguir una diferencia ostensible que llegó a rondar el medio minuto. Fue también la primera vez que comprobamos que la combinación de experiencia y talento de los suizos funcionaba muy bien. Ellos mantuvieron la calma, marcaron un ritmo que les permitió minimizar pérdidas y, al llegar la siguiente bajada, enseguida redujeron la desventaja a cero. Poco después se invirtieron las tornas y fue

Colombo el que vió que Braidot pasaba por dificultades. En un gesto indicó a Nino que había que atacar y así fue, rápidamente consiguieron un margen que todavía aumentaron en la sinuosa bajada final, para llegar a meta con medio minuto de ventaja, conseguir la victoria de etapa y colocarse líderes. A Wilier Vittoria el maillot amarillo sólo le había durado un día, pero iban a seguir luchando por reconquistarlo durante toda la semana.

En mujeres esta larga etapa parecía que “colocaba las cosas en su sitio”. Toyota Specialized sacaban casi 6 minutos al Efficient Infiniti de Looser y Skarda y comenzaban una racha de victorias y renta que iba a seguir aumentando los días siguientes, Toda parecía indicar que podrían conseguir



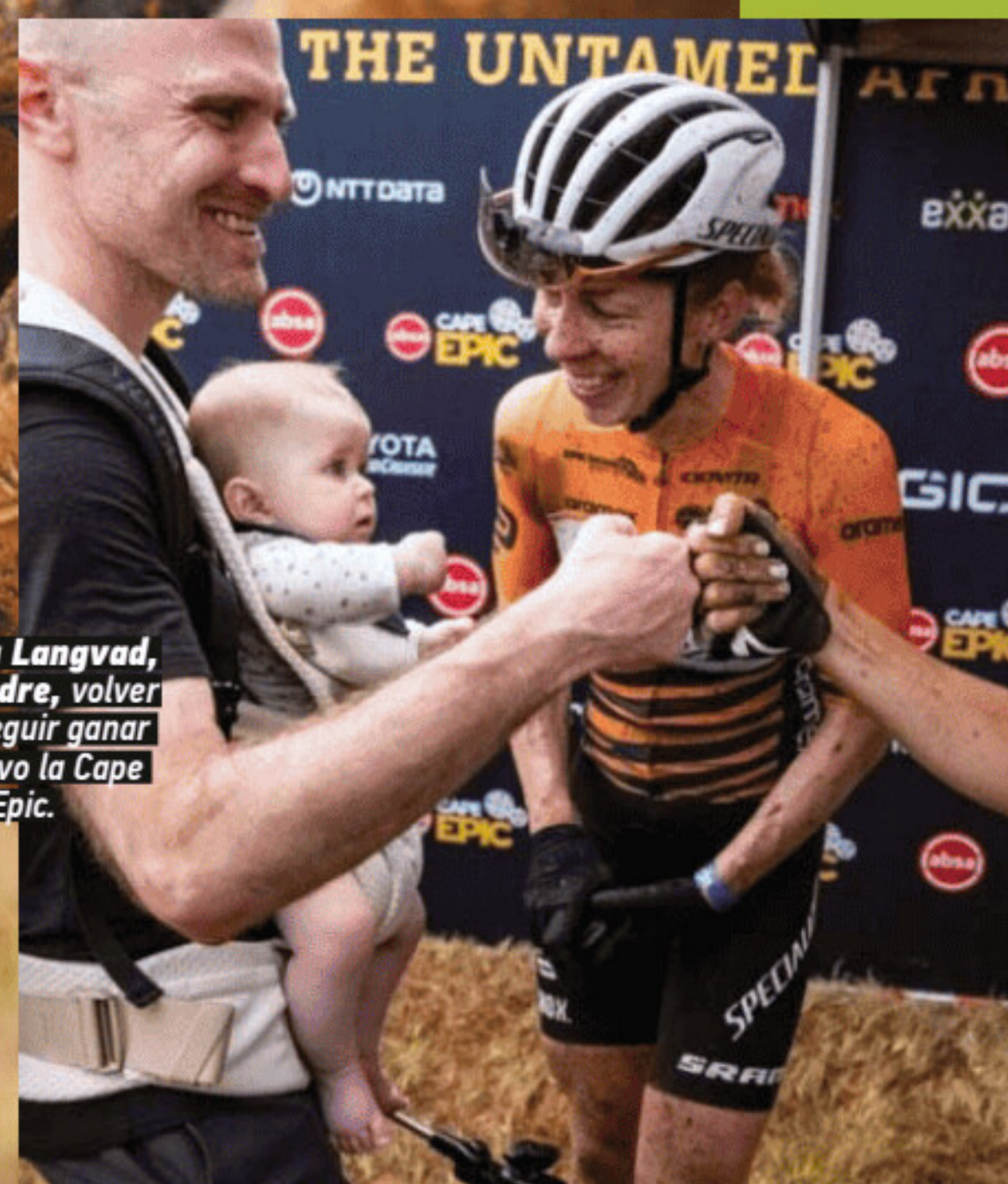
Gran apoyo del público.



Hans Bekking, este año detrás de las cámaras.



Del calor del principio a las lluvias y barro del final.



Annika Langvad, ser madre, volver y conseguir ganar de nuevo la Cape Epic.

el pleno de victorias parciales. Pero aquí todo puede cambiar.

Las jornadas siguientes tuvieron al calor como protagonista, que hizo estragos en algunas parejas. En la etapa 3 Cannondale ISB perdieron gran parte de sus esperanzas de conseguir un podio en la clasificación general por un desfallecimiento de Calderón, que las hizo llegar con media hora de pérdida. Sabían, no obstante, que la Cape Epic es una prueba muy larga y no iban a agachar la cabeza. Antes de eso, la prueba estrenaba como formato una segunda crono, en la etapa 2, un recorrido rodador con el que Valero y Ferreira se acercaron al podio, a sólo 11 segundos, y en el que Buff Megamo tenían un gran día con la victoria de Alleman y Stosek. Ganar una etapa en Cape Epic vale su peso en oro, pero no ha sido una gran edición para la escuadra española, días más tarde consiguieron un nuevo podio con un tercer puesto parcial pero después Alleman tenía que abandonar con problemas de salud. En cuanto a la pareja femenina de Rosa Van Doorn y Janina Wust, las buenas expectativas que había se quedaron algo menguadas. No obstante consiguieron un podio en la etapa 1, y fueron finishers, al igual que Pablo Rodríguez y Jose Dias, con algunas jornadas en el top

10 y un 14º final en la general.

Otro equipo español que se iba reafirmado a lo largo de la semana era Klimatiza Orbea. Tanto su equipo 1 de Samuele Porro y Marc Stutzmann como la dupla española de Miguel Muñoz y Luis Francisco Pérez mantuvieron una elogiada consistencia y regularidad hasta un impresionante resultado final, cuartos y séptimos respectivamente. Estamos en la carrera más importante del mundo en la especialidad, y este es un logro impresionante. La única pena es que no consiguieran algún podio parcial, y estuvieron muy cerca con hasta tres cuartos puestos.

Y EN ESTAS LLEGÓ LA LLUVIA

Como decíamos, en el tramo central de Cape Epic el calor fue protagonista, y en las clasificaciones generales las cosas no cambiaban. Parecía que se mantenía en tablas el duelo en hombres entre Wilier Vittoria y Scott SRAM, con escasa renta en la general para los suizos y victorias parciales para los italianos en las etapas 3 y 4, con el Scott SRAM llegando a rueda y un tercer equipo en discordia que iba convirtiéndose en el equipo revelación, el Imbuko ChemChamp de



"SCOTT SRAM EN LA ETAPA 2, SI ESCUCHAS EL HELICÓPTERO ES QUE VAN BIEN LAS COSAS"

Cannondale ISB,
de no ser por un
desfallecimiento
en la etapa 3
hubieran estado
en el podio final.
Les perjudicó
el recorte de
distancia en la
última etapa.



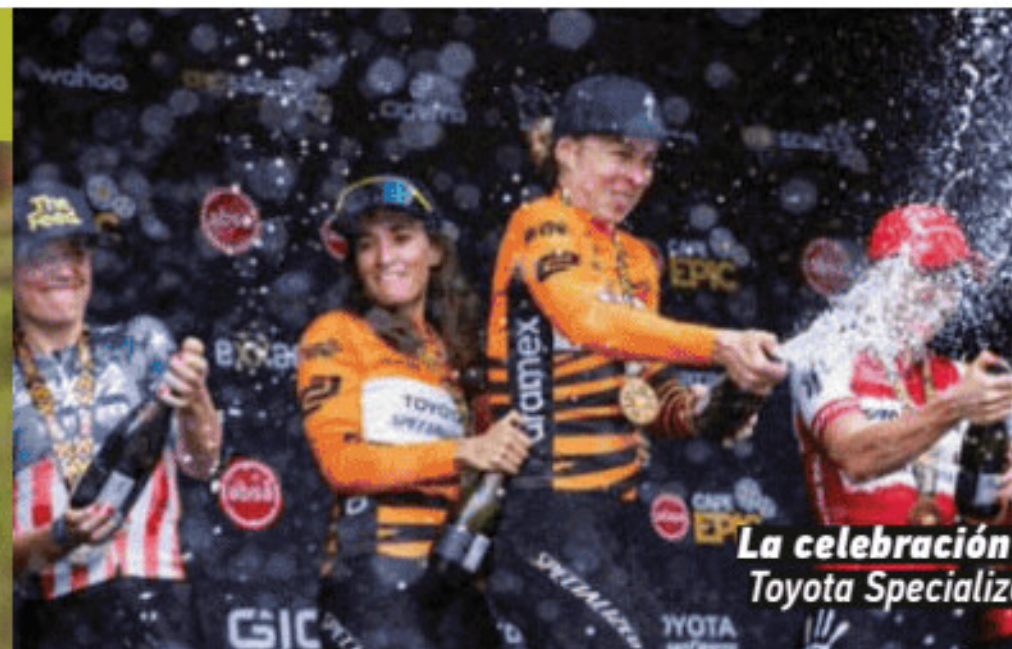
**Refresco
merecido**
para el equipo
revelación de la
Cape Epic, Imbuko
ChemChamp.



**"SPECIALIZED TOYOTA,
VISTIERON EL MAILLOT
DE LIDER DESDE LA
ETAPA 1 A LA ÚLTIMA"**



En la Cape corren equipos locales becados.

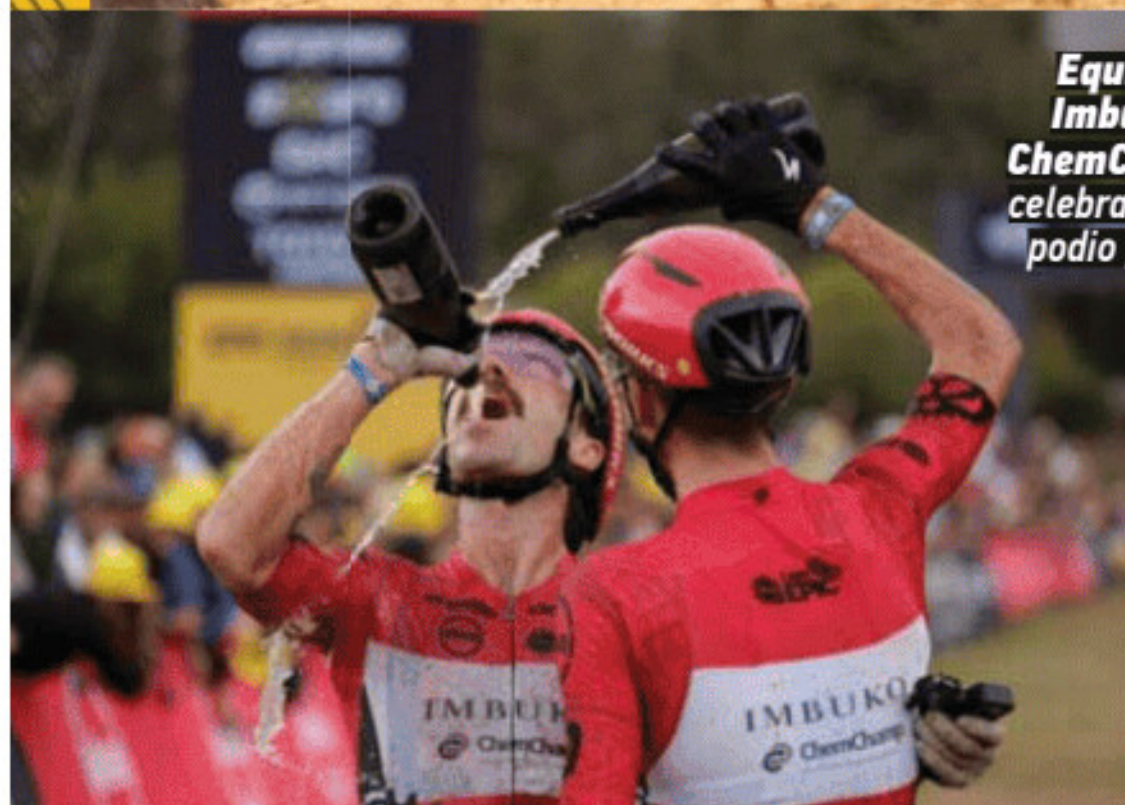


La celebración del Toyota Specialized.



Valero y Ferreira, muy cerca del podio en la etapa 2.

Equipo Imbuko ChemChamp celebrando el podio final.



Scott SRAM ganan la Cape Epic.



los sudafricanos Marco Joubert y Tristan Nortje. Mientras tanto Langvaad y Gómez seguían aplicando el martillo pilón. Pero todo cambió en la etapa 5. El clima dio un vuelco, aparecieron las nubes y resurgía el Cannondale ISB, con una espléndida Tessa Kortekaas adelantando montada sobre el barro a todas las rivales en una emblemática escena, para quedarse finalmente cerca de la victoria junto a su compañera Calderón. Comenzaban a recortar tiempo, ¿sería posible llegar al podio? Estuvieron increíbles los dos días siguientes, ganando ambas etapas con autoridad, y sólo apenas 2 minutos las separaron del tercer puesto final. Una lástima, pero fue una gran Epic para ellas de todas maneras.

La etapa 5 fue también el comienzo del acto final en la lucha por la victoria de la carrera masculina. Un nuevo ataque de Wilier Vittoria para reducir la desven-

taja en al general fue respondido con un ataque de Scott SRAM, que ganaron su segunda etapa y aumentaron la renta en la general. Pero la alegría les duró sólo un día. En la etapa 6, finalmente Wilier Vittoria sí conseguían doblegar a Scott SRAM, y, junto con Imbuko ChemChamp, iban haciendo brecha. Lamentablemente Avondetto sufrió una salida de cadena y perdieron la etapa en favor de los sudafricanos, además de perder algo de su ventaja. Así se llegó a la etapa final con apenas 32 segundos de ventaja para Schurter y Colombo. ¿Sucumbirían a la presión? Nada más lejos de la realidad, en este contexto dieron un golpe sobre la mesa, atacaron y sólo unos inspirados y siempre revoltosos Lukas Baum y Georg Egger llegaron por delante, mientras Schurter y Colombo pudieron celebrar en meta con toda la pompa que se merecía esta espectacular y vibrante victoria en Cape Epic 2025. ○○

SPORT LIFE IBÉRICA STORE

**TU REVISTA
ONLINE
MÁS FÁCIL
QUE NUNCA**

**SPORT
LIFE**
MOVILIDAD, COMUNICACIÓN Y EVENTOS



VIVE LA FIESTA

Vuelta a Ibiza Siroko by Shimano

La experiencia inigualable de vivir la isla de Ibiza con todo su potencial para el MTB llega a una nueva edición. La Vuelta a Ibiza SIROKO by Shimano 2025 sigue ganando más y más inscritos. Hay que hacerla al menos una vez en la vida. Y si la haces, seguro que repites. La próxima edición de la Vuelta a Ibiza MTB SIROKO by Shimano se celebrará del 18 al 20 de abril, coincidiendo como es habitual con la Semana Santa, y ofreciendo la posibilidad de conocer Ibiza de una forma no tan habitual, fuera de temporada en tres etapas de mountain bike divertido, exigente y paisajes únicos. La organización tiene preparados varios packs de transporte a la isla y alojamiento con salida desde Barcelona o Denia, embarcando un turismo o una furgoneta, y pudiendo elegir entre tres, cuatro o cinco noches para disfrutar al completo de la isla.

VUELTA A IBIZA JUNIOR UNVRS

Dentro de la Vuelta a Ibiza los más jóvenes también tendrán su espacio, con el nacimiento de la Vuelta Ibiza MTB Junior UNVRS, una nueva competición destinada a niños y jóvenes de entre 2 y 14 años, que se celebrará los días 19 y 20 de abril. El evento, respaldado por la Federación de Ciclismo Balear y el Consell Insular de Ibiza, tiene como objetivo fomentar la cantera del mountain bike y acercar a los más jóvenes a esta disciplina deportiva. La Vuelta Ibiza MTB Junior UNVRS ofrecerá dos jornadas de competición en Sant Antoni de Portmany. El sábado 19 de abril se disputará una prueba en circuito MTB, mientras que el domingo 20 de abril se llevará a cabo una gymkana y una carrera en formato eliminator.

CARAS CONOCIDAS

Como es habitual, en la Vuelta a Ibiza nos encontraremos con grandes bikers de ayer y hoy y otras caras conocidas, compartiendo estos días



de ambiente 100% MTB. Jose Antonio Hermida, el mejor biker español de la historia, regresa a esta emblemática prueba, y en este caso competirá de manera individual tras haber participado en 2021 en pareja con 'Purito' Rodríguez. Otro asiduo a la prueba es el ganador del Tour de Francia Óscar Pereiro, que participará por cuarta vez. Tras su participación en la edición de 2024 junto al triatleta Iván Raña, Pereiro también afronta esta nueva cita en solitario. Los que la harán en pareja, y en este caso a buen seguro que estarán en los primeros puestos, es la singular dupla formada por Tiago Ferreira y Alejandro Valverde. El murciano, recién nombrado Seleccionador Nacional de ciclismo en ruta, no deja de pedalear, es un asiduo del calendario gravel, y para esta incursión en el MTB se ha buscado una pareja espectacular. Recordemos que el portugués está recién llegado de Cape Epic donde formó pareja con David Valero.

Toda la información e inscripciones en:
www.ibizabtt.com



VUELTA
IBIZA
MTB
by SHIMANO



EL TARRO DE LAS ESENCIAS

VolCAT by Scott 2025

La 20.ª edición de la VolCAT vuelve al calendario ciclista como uno de los principales atractivos del año. La Volcat by Scott 2025 recupera la esencia de una de las carreras más prestigiosas y reconocidas con tres intensos días de competición. La prueba se disputará los próximos 18-19-20 de abril, coincidiendo, como es habitual, con la Semana Santa. El escenario inmejorable de Igualada y la comarca de la Anoia serán el telón de fondo de un recorrido que contará con innumerables senderos y paisajes primaverales. Una oportunidad de embarcarse en tres días frenéticos que quedarán grabados a la memoria de todo aquel que consiga un dorsal. En línea con la tendencia de los últimos años, habrá corredores de todo el planeta, con un marcado acento europeo.

La carrera completa son tres etapas -viernes, sábado y domingo-, aunque la organización abre la puerta para quien quiera vivir la VolCAT durante una etapa o dos etapas. Además, las inscripciones están abiertas tanto para quien quiera correr de manera individual como quien quiera formar pareja. La VolCAT también ofrece una Zona Camper para todos aquellos que quieran gozar del excepcional ambiente de la carrera durante las 24 horas del día.

LAS ETAPAS

Etapas 1> La fiesta empieza con una jornada física y técnica que pondrá a prueba la capacidad de los participantes de dosificar fuerzas. Un día que transcurrirá casi por completo entre senderos de todo tipo,

que los llevarán a afrontar ascensos y descensos exigentes. Con un inicio explosivo, los corredores deberán saber reservar energía para una segunda mitad que, aunque más suave, también requerirá un esfuerzo notable.

Etapas 2> El segundo día ofrecerá una etapa más larga, en la que salida y llegada compartirán el mismo escenario llano. A pesar de las primeras impresiones, los cuádriceps pronto empezarán a acumular desnivel positivo, aunque en este caso las subidas estarán más repartidas en un subibaja casi constante durante todo el recorrido. Con el paso de los kilómetros los corredores desembocarán en un bucle de senderos que cautivarán y permitirán disfrutar al máximo del verdadero MTB.

Etapas 3> La VolCAT by Scott 2025 pondrá punto y final a esta edición con una etapa al más puro estilo de la prueba. La aventura concluirá con una jornada corta e intensa, sin tanto desnivel pero marcada por los continuos senderos que deberán transitar los participantes.

Información e inscripciones en: volcatbtt.com

GLOBAL RACINGMAXXIS

XXXI GRAN PREMIO MAXXIS
SANT ANDREU DE LA BARCA

ASÍ EMPEZÓ EL DH

Copa de España

El Maxxis Gran Premio Sant Andreu de la Barca dió el pistoletazo de salida a la Copa de España de Descenso 2025, coronando a Jack Piercy y Ella Conolly como los primeros líderes de la competición en la categoría élite. La prueba, organizada por el Moto Club Sant Andreu de la Barca, ofreció a los participantes un recorrido de 1.200 metros de longitud con un desnivel negativo de 170 metros, generando un espectáculo vibrante para el público asistente. Jack Piercy se llevó la victoria en

la final con el mejor tiempo, aventajando en dos segundos al júnior Oriol Cuadrat y en otros dos segundos a Edgar Carballo. En el podio élite masculino, Piercy estuvo acompañado por Carballo y Simon Maurer. En la categoría élite femenina, Ella Conolly subió a lo más alto del podio, seguida de Nastaia Giménez y María Pomes. La siguiente prueba de la Copa de España de Descenso tendrá lugar el próximo 27 de abril en Cabreiroá (Orense), con la celebración del III Descenso Pozo Do Demo.

ció
ona



SEPT
20
UCI

TU PASE A UN MUNDIAL

226ERS UCI Gravel World Series Sea Otter Europe

Por segunda ocasión el gran festival europeo del ciclismo Sea Otter Europe albergará la última prueba clasificatoria para el Campeonato del Mundo de gravel 2025. El sábado 20 de septiembre se disputará la 226ERS UCI Gravel World Series Sea Otter Europe-Girona, que recorrerá los caminos y paisajes de una de las capitales mundiales del ciclismo y de esta modalidad. Un trazado exigente que combina pistas y paisajes entre la Costa Brava y los Pirineos, con salida y llegada en el propio recinto donde se celebra Sea Otter Europe-Girona. La 226ERS UCI Gravel World Series Sea Otter Europe-Girona forma parte del único circuito mundial de gravel aprobado por la Unión Ciclista Internacional, estando su participación abierta tanto a ciclistas élite como grupos de edad. ¡Si finalizas entre el 25% mejor de tu categoría, conseguirás tu pase para el Campeonato del Mundo!



MAYO
18
50/60 km

UNA CLÁSICA XIII SERRAGATINA ÉPICA

El Club de Ciclismo de Cilleros (en Sierra de Gata, el norte de Cáceres, Extremadura) organiza la XIII Serragatina Épica el próximo 18 de mayo. Un año más podrás disfrutar de un recorrido largo o corto. Este año se ha modificado el recorrido largo, aún más espectacular. De nuevo se subirá al castillo de Trevejo, y desde ahí se llegará a Villamiel para reponer fuerzas con un primer avituallamiento. Como otros años, se ascenderán las laderas del Jálama, y luego podrás decidir si te conformas con el recorrido corto (de unos 50 km y 1000 m de acumulado) o te animas a completar el largo. El recorrido largo baja en kilómetros y desnivel acumulado respecto al de otros años. Serán unos 60 km con 1300 m de acumulado, pero no te confíes, que en esta ocasión se mide todo en "piedras", y la marcha sigue siendo tan exigente como siempre. Abiertas las inscripciones en www.clubciclismocilleros.com



NOV
03-06
ETAPAS

NUEVO CONTINENTE

TITAN FOREST PATAGONIA

La Patagonia chilena será el escenario de la primera edición de la Titan Forest Patagonia, una carrera por etapas que marca la expansión de las Titan World Series en Sudamérica. El evento, que se desarrollará en la región de Aysén entre el 3 y el 6 de noviembre, contará con cuatro exigentes etapas a través de paisajes naturales únicos. La presentación oficial de la carrera tuvo lugar en la ciudad de Coyhaique y contó con la participación de destacadas autoridades, entre ellas el ministro de Deportes de Chile, Jaime Pizarro, y el gobernador de Aysén, Marcelo Santana. Ambos destacaron el impacto positivo del evento en la región, tanto en términos deportivos como económicos y turísticos. titanworldseries.com

LLEGA A SEGOVIA

Marcha MTB Sexmeros

La ciudad de Segovia será escenario por primera vez de la Marcha MTB Sexmeros Cajaviva, un evento de ciclismo de montaña que se celebrará el próximo 15 de junio. La prueba, organizada por el Club Deportivo Sexmeros, forma parte de las celebraciones del Día de la Tierra y contará con dos recorridos de 42 y 65 kilómetros. La salida y la meta estarán ubicadas en el Pabellón Pedro Delgado Robledo, con inicio a las 9:00 horas. Los ciclistas recorrerán el Sexmo de San Millán, con un primer avituallamiento en Valverde del Majano, situado en el kilómetro 22. Desde ahí, podrán optar por completar el itinerario corto (42 km) o continuar por el trazado largo (65 km), que pasará por Fuentemilanos, Ortigosa del Monte, La Losa y Navas de Riofrío, con un segundo punto de avituallamiento. Inscripciones en youevent.es

JUNIO
15
42/65 km



TERMINAR YA ES MUCHO

HUEX 2025

La undécima edición de HUEX MTB reunió a 1.350 participantes entre sus dos modalidades de carrera HUEX Extrema y HUEX Maraton. La prueba estelar es la HUEX Extrema, con salida en Aracena y meta por primera vez en Huelva capital, ofreciendo un recorrido exigente de 171 kilómetros y 3.290 metros de desnivel positivo. A pesar de la dureza del recorrido (que tuvo que ser ligeramente modificado los días previos debido a las lluvias torrenciales) y de las condiciones exigentes, el tiempo en Huelva dio una tregua durante el fin de semana, permitiendo que la prueba se desarrollase con total normalidad. En la categoría masculina al vencedor fue David González, quien estuvo escoltado en el podio por Fran Herrero y Sergio Mantecón, mientras que en el cuadro femenino el triunfo fue para Natalia Fischer, imponiéndose a M^a Esther Maqueda y M^a Isabel Felipe.





+ GAFAS EKOI PERSOEVO4 S22 Blanco Rojo Rojo Cat3
+ 6 números BIKE

Las PersoEvo4 son muy ligeras (28 g), están ventiladas (4 aberturas en la montura central y 8 en la lente) y ofrecen una protección UV del 100%. >La lente cilíndrica REVO Categoría 3 es ideal para condiciones de luz brillante y se recomienda para ojos claros y/o sensibles. >Marco ventilado (4 respiraderos) y modelo ultraligero: 28 gr. >8 respiraderos en la lente. >Lente de categoría 3 y protección UV 100%. >Puente nasal ajustable. >Mangas de agarre para un excelente ajuste. >¡Con esta oferta ahorras 40€!



+ 11 NÚMEROS BIKE con descuento
+ 1 año de eBike gratis (2 números)

Disfruta y recibe cada mes BIKE de forma fácil y cómoda y recibe también en casa de forma gratuita la revista eBike.



+ LIBRO "PARQUES NACIONALES"
+ 6 números BIKE

Haz tu suscripción a BIKE y recibe con esta oferta de regalo el libro PARQUES NACIONALES, una guía para conocer más de 70 parques de los cinco continentes: sus datos, fauna y flora, y todo ello acompañado de las imágenes más espectaculares. Un libro para reconectar con la naturaleza y vivir la aventura de parques con paisajes glaciares, tropicales o desérticos, dirigido a todos aquellos amantes de la naturaleza y los viajes que buscan entornos únicos.



**¡¡NO DEJES PASAR
ESTAS OFERTAS ÚNICAS!!**

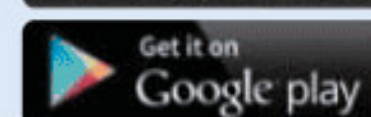
RECIBE CÓMODAMENTE BIKE EN TU CASA DURANTE UN AÑO

Y llévate estos regalos ¡¡GRATIS!!



SI CUMPLES **18 AÑOS**,
SUSCRÍBETE CON EL
BONO CULTURAL JOVEN

DISPONIBLE TAMBIÉN EN:



¡SUSCRÍBETE DE MANERA FÁCIL Y CÓMODA!

91 060 44 83

Lunes a viernes de 9:00 h. a 18:00 h.
Julio y Agosto de 8:00 h. a 15:00 h.

[>https://suscripciones.sportlifeiberica.es/mm/](https://suscripciones.sportlifeiberica.es/mm/)

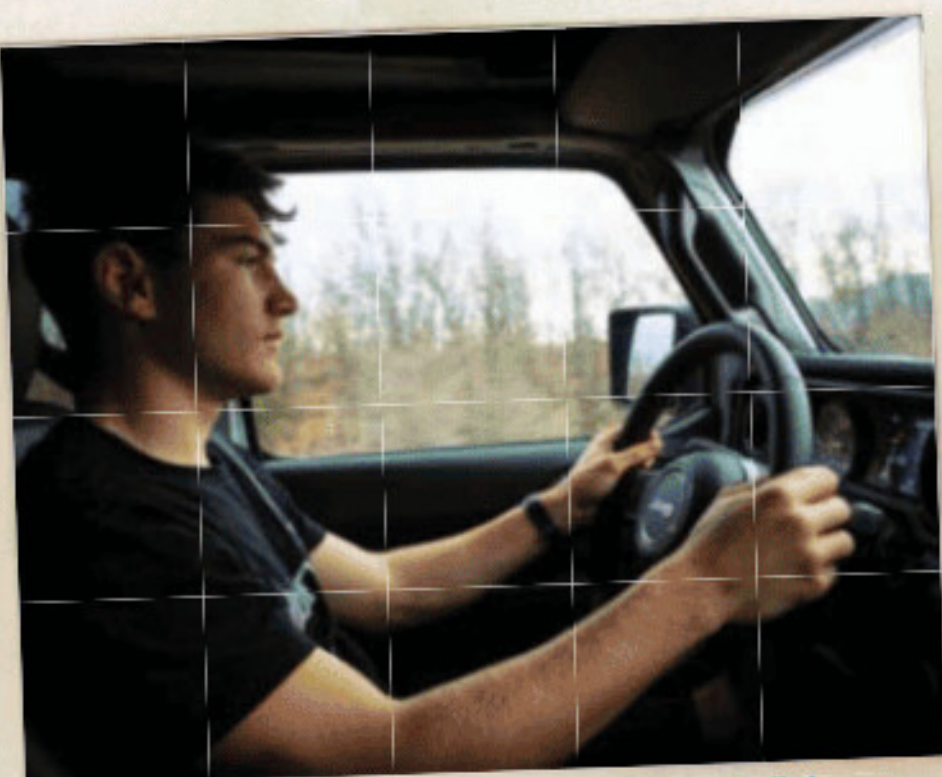
[>suscripciones@slib.es](mailto:suscripciones@slib.es)

Suscripciones al extranjero (sin regalo y con el 20% de dto. incluido) y forma de pago por VISA: Europa: 12 Nº por 63,60€; Resto del Mundo: 12 Nº por 75,60€.

Ofertas válidas solo para España hasta agotar existencias. Consulte las bases legales en la página web: www.motorpress-iberica.es/clausula-de-privacidad

ENTREVISTA: **DANI CASTELLANOS**

TALENTO & CORDURA



Dani Castellanos nos conduce al futuro del descenso de la mano del Jeep Wrangler Rubicon, con la colaboración de la estación de La Pinilla en Segovia.



SABÍAMOS QUE TENÍA TALENTO, PERO AHORA TAMBIÉN SABEMOS QUE DANI CASTELLANOS TIENE LAS IDEAS MUY CLARAS. CON SU JUVENTUD ACUMULA GRAN EXPERIENCIA, Y UNA MENTALIDAD QUE LE PUEDE HACER LLEGAR MUY LEJOS EN EL MUNDO DEL DESCENSO. GRANDES SUEÑOS, GRANDES VALORES Y LOS PIES EN LA TIERRA...

Hace tiempo que Dani Castellanos ha dejado de ser "el hijo de Chus". No cabe duda de que, al abrigo de su padre, Chus Castellanos, referente nacional del BMX y descenso nacional, y hoy en día uno de los mejores coach técnicos que puedes encontrar (además de Campeón de Europa DH Master 45), Dani ha tenido mucho que aprender.

Aún recordamos aquellos vídeos en Whistler en los que, todavía un niño, Dani seguía la estela de su padre en aquellas míticas bajadas. Años después Dani se ha

hecho un hueco en el descenso nacional, y el pasado año ha sido Campeón de España frente a todo un Ángel Suárez y, en las carreras internacionales, Dani ha estado rozando el entrar en una final de Copa del Mundo, un reto que persigue como corredor privado viajando junto a su padre y enfrentándose en desventaja a las grandes estructuras de los equipos UCI.

Con la noticia fresca de cambio de marca de bici gracias a Bicimax, con el que le han llegado nuevas Santa Cruz, hemos estado charlando con Dani antes del comienzo de la temporada que podría ser la de su despegue internacional. Pero este chico sabe el suelo que pisa...



Dani Castellanos en plena acción en el Campeonato del Mundo de Descenso de Val Di Sole (Italia).



TEXTO:
Julio Vicioso
FOTOS:
César Cabrera



**DANI CASTELLANOS
DISFRUTANDO EN LA
PINILLA, SOBRE EL
CIRCUITO EN EL QUE LOGRÓ
SU PRIMER CAMPEONATO
DE ESPAÑA**



Hola Dani, ya eres bien conocido para la gran mayoría de lectores de BIKE, pero aún así preséntate ¿Cómo te defines?

Soy un amante del deporte en general, pero en específico de la bicicleta de montaña, sobre todo en descenso, y nada, me encanta competir, y en cuanto a nivel deportivo, todo lo que sea extremo me gusta muchísimo también, como por ejemplo los saltos al agua.

Cambias de máquina con tu nueva Santa Cruz V10... ¿Qué sensaciones tienes con tu nueva bici? ¿Necesitarás mucha adaptación con respecto a la GT?

Yo creo que soy una persona que me puedo adaptar bastante rápido a los cambios de bici, siento que este es un pepino de bici, así

que me va a ir superbién seguro. Realmente no sé cuánto voy a tardar en adaptarme para poder ir al 100x100 de nuevo, pero seguro que será rápido y disfrutaré mucho el proceso.

¿Cuál es tu tipo de preparación para hacer descenso? ¿Sólo montas con la DH o para entrenar también utilizas otro tipo de bicis?

Me preparo primero físicamente bastante bien, tanto en pedaleo como en gimnasio y luego me encanta ir en bici de descenso, que es lo que más me gusta hacer y lo que más debo hacer también. Luego aparte este año, con la ayuda de Bicimax puedo tener mi nueva Santa Cruz Vala, que es una bici eléctrica con la que puedo salir a entrenar mucho más,



COMPAÑERO IDEAL

JEEP® WRANGLER RUBICON

TODO TERRENO con mayúsculas, esta puede ser la mejor definición para el Jeep Wrangler Rubicon en su versión de gasolina con más de 270CV, una leyenda entre los verdaderos todo terrenos, y que debe su apellido al famoso Rubicon Trail en Estados Unidos. Algunas de sus mejoras en la nueva versión son las lunas Godzilla de mayor grosor y mayor capacidad aislante, al igual que toda la parte de display interior, ahora de mayor tamaño, aunque lo mejor de este Jeep es su eficacia todo terreno. El Rubicon vienen con diferenciales electrónicos bloqueables Tru-Lock que le permiten por sitios que parecen imposibles. Además, la barra estabilizadora activa desconectable (por debajo de 29 km/h) en modo 4LO hace que las ruedas delanteras puedan bajar y comprimirse hasta en un 25% más, aumentando todavía más sus enormes capacidades todo terreno, espectaculares gracias a sus cotas de verdadero todo terreno y a la gran potencia de un motor con hasta 400Nm a 3.000 rpm. El sueño de cualquier amante del todo terreno de verdad, y todo un mito entre este tipo de vehículos.



Dani en el podio como doble Campeón de España, acompañado de su padre.

y también una bici de dirt en la que disfruto mucho yendo a los Campillos y un poco en Pump Track para poder entrenar las inercias. En cuanto a las que más utilizo, y en orden de disfrute yo creo que la V10 de descenso es la primera, luego la Vala eléctrica y por último la de dirt, la de trucos.

¿Has hecho algo este invierno para poder dar ese salto que te coloque en el top 20?

Como he dicho antes, me he preparado bastante bien físicamente, y todavía estamos en ello, no vamos a parar, pero sobre todo este año he intentado montar más en bici, o sea que ahora mismo llevo más horas acumuladas en bici y creo que eso me va a venir bastante bien para el flow, la adaptación y poder seguir yendo a buena velocidad.



**"LOIC BRUNI
SUELE DECIR
QUE VA AL 90-95%,
Y EN ESO YO ME
SIENTO BASTANTE
IDENTIFICADO
CON ÉL"**



¿Echas de menos infraestructuras donde vives, circuitos, bajadas...?

Sí, la verdad que en Madrid pues por desgracia no hay un buen monte para poder montar, pero bueno, la verdad es que sí que nos podemos mover un poco con el coche y a pocas horas de Madrid ya tenemos algunos sitios como La Pinilla, por ejemplo, para poder entrenar con la bici y hacer bajadas. Además, en Madrid puedo hacer los entrenos de gimnasio o pedaleo, por ejemplo.

¿Qué te esperas de esta temporada 2025?

Voy a intentar hacer las mejores clasificaciones posibles en Copa del Mundo. Me encantaría estar en alguna final. El año pasado ya nos quedamos cerquita, así que este año, con más confianza y nivel, yo creo que podemos estar ahí. Luego, por supuesto, voy a intentar defender mi título de Campeón de España.

Tu padre es un referente del MTB y la preparación técnica. Tu madre es psicóloga deportiva. Parece que tenías el entorno perfecto para desarrollar tu talento...

Sí, yo creo que tanto con la técnica que he ido trabajando desde pequeño gracias a mi padre como la mentalidad de mi madre creo que he construido muy buena base desde hace tiempo y eso seguro que me ha ayudado y me seguirá ayudando de cara al futuro tanto en entrenos como competiciones y todo tipo de eventos.

¿Hoy por hoy le discutes a tu padre estrategias, maneras de hacer algunas cosas, o sigues sus consejos al 100%?

Como bien has dicho antes él viene de la competición, al fin y al cabo, entonces eso da muy buena base para que él entienda también diferentes perspectivas y aunque cada uno tiene un poco su visión sí que es verdad que al haber crecido junto a él me ha ido inculcando muchísimo sus pensamientos, ideas, así que más o menos tenemos todo bastante parecido. Sí que es verdad que hay veces que, en algunos circuitos, algunas líneas, sí que discutimos un poco más sobre cuál haría cada uno, la que me recomienda a mí o cuál prefiero yo y estoy más confiado o cuál es más rápida, pero bueno realmente suelen ser muy parecidas y pocas veces discutimos, y siempre amistosamente, obviamente. En la decisión final de cualquier cosa yo diría que hay un justo empate, porque más o menos vamos siempre igual, aunque luego hay veces que él me recomienda a lo mejor, yo qué sé, una trazada exterior porque es más segura y a veces me parece bien pero hay otras en las que yo prefiero una interior que, aunque es más arriesgada, a mí me sale bien. Así que lo dejaríamos ahí ahí en un 50/50.

¿Crees que se puede ganar sin ir al 100%? ¿Dejas un margen de seguridad en tus carreras o crees que hay que arriesgar para tener los mejores resultados?

Creo que eso depende un poco de cada persona. En mi caso nunca voy al 100x100 porque siento que si vas así ya no está la situación en tus manos, y puedes pasar algunos límites que incluso a veces no dependen de ti. Entonces siempre intento ir a un 90 o 95% y tener ese pequeño margen de ir seguro, porque al fin y al cabo lo importante también es acabar las carreras: ir viendo tu mejora sin resultados no es posible, no sabes dónde estás y no puedes saber en qué mejorar.

Tu campeonato de España conseguido el pasado año frente a Ángel Suárez fue una llamada de atención a que te puedes convertir en la gran alternativa nacional a Ángel. ¿Cómo vives esta rivalidad?

Bueno, la verdad que sí estuvo muy apretado pero fue una carrera super-super-bonita y buena batalla hubo así que estoy bastante contento con cómo fue todo. Sí que es verdad que Ángel tiene un palmarés increíble con todo

su pasado y ahora sé que está apretando todavía muchísimo, entonces es un gran ejemplo que siempre he seguido desde pequeño, o sea que estoy más que feliz de poder estar a su nivel y poder estar peleando con él. Pero al fin y al cabo yo busco un poco correr contra mí mismo buscar mi mejora y luego lo que hagan otros riders no depende de mí. Yo busco hacer mi mejor bajada posible y ya depende luego de cómo estén los tiempos pues ya veré si alguien lo ha hecho mejor o peor. Yo busco mejorar conmigo mismo y no por yo haber mejorado muchísimo y que alguien me haya ganado por unas centésimas voy a estar triste. O sea, que todo depende de mí.

¿Qué tal te llevas con él?

Me parece muy buena persona, supermajo y me ha ayudado siempre en todo lo que ha podido. Me acuerdo incluso cuando era Junior y tenía mis primeras carreras ahí en Austria donde había muchísimo barro y recuerdo cómo él me recomendaba algunas cosas incluso me dejaba unas gafas con rolloff para que pudiese limpiármelas y ver mejor, o sea que siempre ayuda en todo lo posible y es muy buen tío.

Cuando estáis en el paddock tú y tu padre y miras a tu alrededor los grandes equipos con todo ese equipo de asistentes, mecánicos... ¿cuánto te frustra y cuanto te motiva?

A mí me motiva bastante, aunque sé que es una desventaja no tener todas esas ayudas, al fin y al cabo si tienes un fisio para poder estar mejor el día de la carrera, alguien que te cocine, alguien que te grabe, alguien que te haga la mecánica y que puedas estar tú tranquilo y 100% enfocado en la carrera, pues va a ser un extra, sabes que vas a llegar mejor al día clave. Sin embargo eso me motiva mucho, poder intentar estar a ese nivel o incluso mejor que ellos pudiendo estar simplemente con mi padre y sin todas esas ayudas y demostrar que podemos estar ahí.

¿Tu afición a los saltos al agua (cliff jumping) te ayuda con la bici? ¿De qué manera?

Yo creo que ayuda bastante, no sólo cuando me monto encima de una bici sino un poco en todos los aspectos de la vida. Siento que de todos los deportes que son extremos, que te dan adrenalina, puedes aprender mucho de ellos y sobre todo el cliff jumping, que es un deporte que, aunque tengas que aguantar el golpe al agua, en realidad es todo mental, porque tienes que preparar todo muy bien y visualizar todo previamente. Creo que todo eso ayuda mucho a planificar las bajadas bien y a conseguir hacer el descenso que desearías hacer. Es una preparación muy buena para la mente, sobre todo.

¿Cómo te preparas para tus saltos?

Primero empiezo en camas elásticas, voy haciendo todos los trucos que veo que puedo hacer desde cierta altura y luego los voy juntando, voy intentando hacer rotaciones nuevas y luego poco a poco va subiendo la altura haciendo cada vez las cosas más lentas y vas variando para mejorar.

Háblanos de ese vídeo tan cachondo y que ha sido tan viral en el que te caes, das un revolcón y apareces montado en otra bici. ¿De verdad que no estaba preparado?

La verdad es que es un vídeo que eso se hizo superviral pero realmente no estaba preparado ni editado ni nada. Estaba mi amigo Felipe ahí grabando, pero estaba apartado a un lado y el circuito, aunque no se viese bien, iba por la izquierda, un sitio un poco contraperaltado y chungo. Entonces, al caer, se me fue la bici me caí y me fui directo hacia él y no giré por donde tenía que ir y justo dio la casualidad que encontré la bici, que estaba justo en la posición y en la dirección justa, todo correcto, y entonces por seguir la gracia llegué ahí y me monté y subí en la bici. De hecho tengo un vídeo en Instagram explicándolo.



¡NO ESTABA PREPARADO!
EL VÍDEO VIRAL DE DANI CASTELLANOS

Carga este QR para ver cómo Dani Castellanos nos explica qué pasó realmente en el vídeo viral de su caída y vuelta a montar en la bici.



Dani Castellanos y su vivencia en el Wyn Masters Privateer Project de GT Bicycles.

¿Te gusta el Red Bull Rampage? ¿Participarías?

Desde luego que es un evento que me encanta. Desde la bici de Dirt Jump hasta los saltos al agua, todo lo que sean volteretas, giros y trucos o acrobacias en el aire me encanta. Es un evento que siempre he visto desde muy pequeño también y me encantaría ir alguna vez, no sé en cuántos años, depende de cómo vaya también todo lo del tema de Copa del Mundo. Tal vez en 5 o 10 años sí que me gustaría estar ahí. Todo depende un poco de cómo vayan las carreras de velocidad primero.

¿Cómo es de diferente cuando vas seleccionado con la Selección Española en un Mundial con respecto a una carrera de Copa del Mundo?

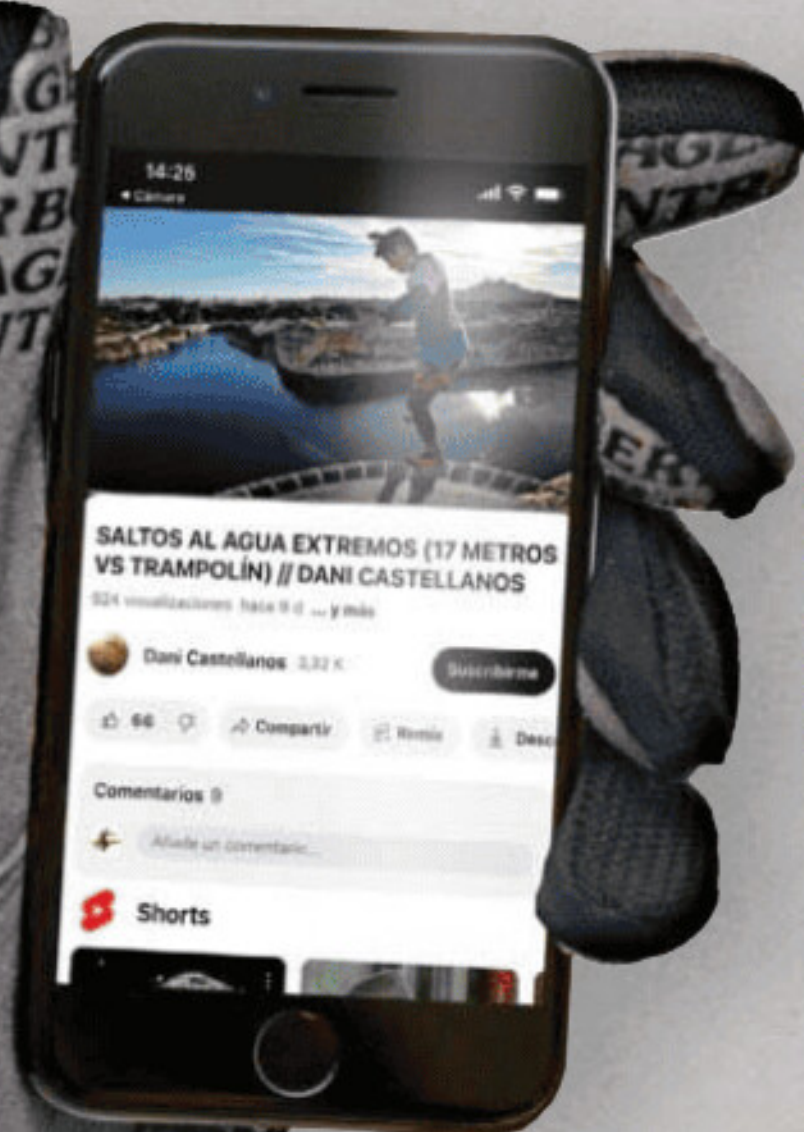
Al fin y al cabo cuando vas con la Federación es lo más parecido a lo que sería un equipo profesional. Hay un cocinero, fisio, mecánicos, entonces puedes despreocuparte de todo eso y simplemente estar enfocado en la bajada y en tu trabajo que es ir rápido en ese circuito, así que obviamente es más cómodo estar ahí.

¿Cuál es tu sueño?

Obviamente un sueño deportivo yo creo que podría ser perfectamente ser campeón del mundo de descenso y obviamente ir mejorando en todo lo que pueda en las carreras. Ir viendo como tanto mentalmente como físicamente voy mejorándome y voy subiendo de nivel y luego también hacer algún Rampage o algún Hardline, poder hacer buenas carreras y tener experiencias alrededor del mundo en diferentes modalidades.

¿Cuál podría ser para ti un referente entre los corredores?

Yo creo que un referente en el mundo de descenso podría ser Loic Bruni, porque es super rápido, pero ya no solo la rapidez que tiene en la bici sino también su mente y lo carismático que es, cómo trata a las personas. Se le ve muy buena persona. Además monta muy fino, le gusta ir por el sitio sin arriesgar, él lo dice a veces, que va al 90-95 %, y me siento bastante identificado con él. ○○

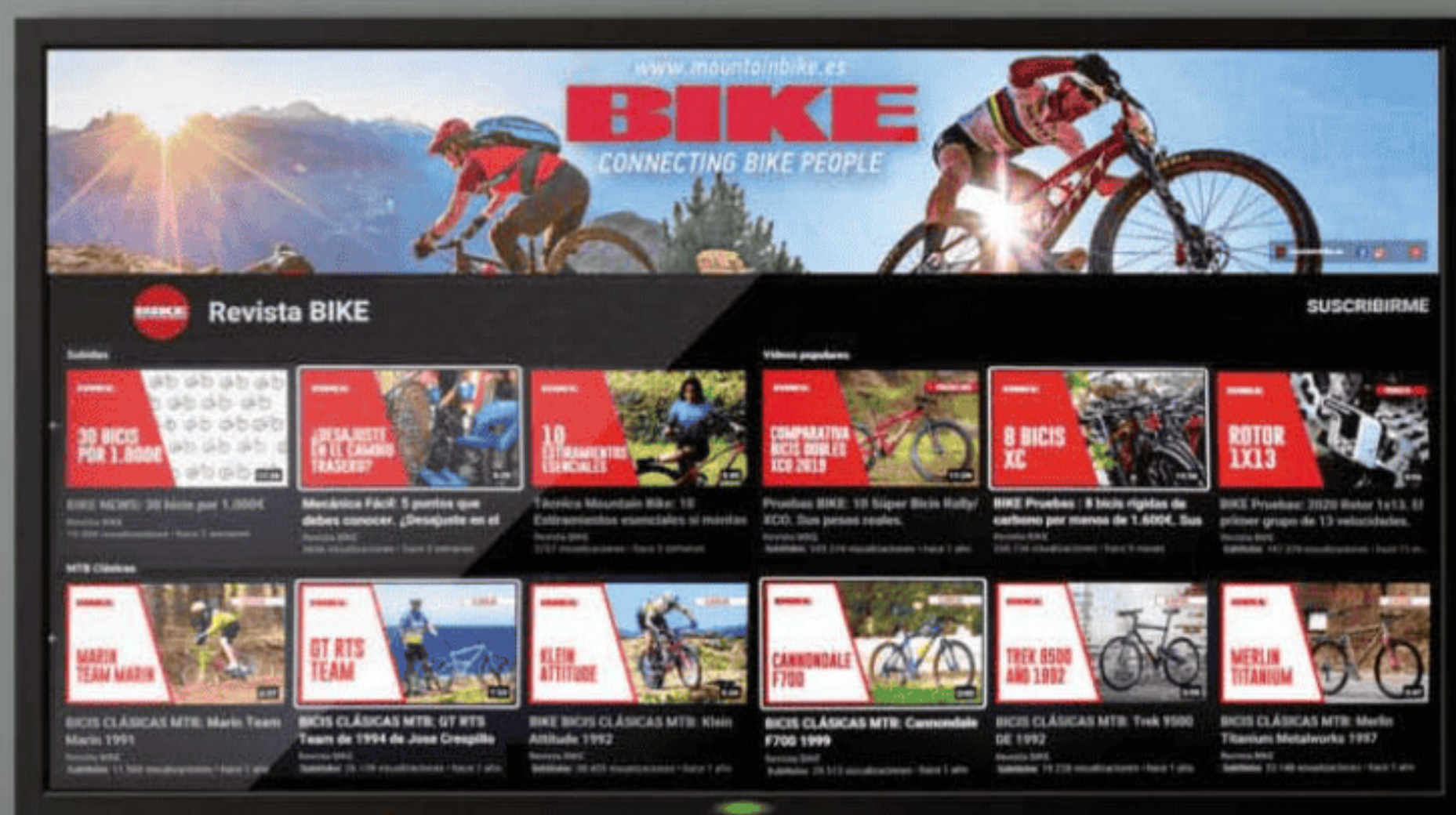


SALTOS AL AGUA EXTREMOS 17 METROS CON TRAMPOLÍN

No te pierdas el vídeo de Dani Castellanos con uno de sus saltos al agua más alucinantes.



Dale al play



Revista BIKE

**Suscríbete a nuestro canal de Youtube
y descubre el Cine Mountain Bike en casa**

www.youtube.com/revistaBIKE*

BIKE
www.mountainbike.es

LEVO 4



Where Super Meets Natural



El Specialized Science Club presenta la Levo 4, la bicicleta eléctrica de montaña más avanzada del mundo. Disfruta de una experiencia Super Natural con su motor de 111 NM y 720 vatios, y de una súper autonomía de hasta 5 horas y 20 minutos para conquistar rutas infinitas que hasta ahora sólo podías imaginar. Levo 4, Where Super Meets Natural.

[specialized.com](https://www.specialized.com)

SPECIALIZED



Esta REVISTA fue DESCARGADA de JAROCHOS. Puedes
accesar a nuestro GRUPO PRINCIPAL en TELEGRAM a través
del Grupo de paso

@PurgatorioJarocho
<https://t.me/purgatoriojarocho>

En Jarocho NO promovemos ni incentivamos el uso inadecuado de autoría intelectual, solo compartimos material que ya se encuentra en Internet con una simple búsqueda en cualquier buscador o en sitios como PDFMagazine, WordlMagz, etc.
Si piensas que se están socavando tus derechos de autor mándanos un mensaje (con previa identificación como portador de los derechos sobre el material reclamado) solicitando la retirada del material.